

DERMAGA

A full-page background image showing a male worker in profile, facing left. He is wearing a bright yellow hard hat, safety glasses, and a high-visibility yellow and green safety harness over a dark long-sleeved shirt and dark pants. He is using a blue and black power tool, possibly a grinder or sander, on a yellow industrial structure. The structure has various bolts and pipes. The worker's hands are wearing white work gloves. The overall scene is industrial and brightly lit.

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 170 JANUARI 2013

PREDIKAT
CUKUP TERPERCAYA
UNTUK PELINDO III

REVITALISASI
GAPURA SURYA NUSANTARA:
PERCANTIK SURABAYA
DARI SISI UTARA

K3 HARUS DIBUDAYAKAN

KENALI RISIKO KECELAKAAN
DI TEMPAT KERJA

PELATIHAN JURNALISTIK FORWAPEL:
SINERGI HUMAS-MEDIA
HARUS TETAP TERJAGA



9 772232 476000

ISSN:2252-4762

www.majalahdermaga.com

BARU



**Kini hadir dengan berita terbaru
seputar pelabuhan
dimana saja dan kapanpun
langsung klik**

www.majalahdermaga.com



**Kunjungi website
www.majalahdermaga.com
raih 10 hadiah menarik
periode Januari s.d Maret 2013**

DERMAGA

SUSUNAN
DEWAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah
Sumitro A.B.Pemimpin Redaksi
Edi PriyantoRedaktur Pelaksana
CameliaKoordinator Liputan
& Fotografer
Wilis Aji WiranataAdministrasi
Ardella.T. D.Koordinator Distribusi
R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

"Indonesia Berbudaya K3 Tahun 2015"

Apa kabar pembaca ?

Sampai tulisan ini diturunkan, angin kencang yang kadang diikuti oleh hujan masih melanda hampir di seluruh wilayah Indonesia. Kecepatannya cukup kencang sehingga sangat terasa bagi Anda yang sering bepergian dengan pesawat terbang. Di darat, angin kencang sangat terasa bagi pengendara sepeda motor. Parahnya, angin juga membawa debu dan kotoran sehingga banyak orang yang terserang penyakit flu atau saluran pernapasan.

Fenomena yang terjadi belakangan ini seperti hujan dan angin kencang karena adanya pumpungan angin yang memanjang dari Laut Jawa dan Laut Arafura dan ada bibit badai tropis di Teluk Carpentaria yang merupakan teluk terbesar, laut terdangkal tertutup di Australia utara dan membatasi di bagian utara Laut Arafura. Awan-awan hujan berpotensi tumbuh di Sumatera bagian Selatan, sebagian besar Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Kalimantan bagian Utara, Sulawesi bagian Selatan, Maluku Tengah dan Tenggara serta disebagian besar Papua. Pantauan BMKG akibat pengaruh kondisi tersebut hujan dengan intensitas lebat berpotensi di Lampung, Bengkulu, Kalimantan Timur bagian utara, Kalimantan Barat bagian selatan dan Kalimantan Tengah bagian selatan.

Akibat angin kencang tadi, perairan di Indonesia menjadi kurang aman bagi pelayaran. Angin kencang yang menyebabkan gelombang besar, membuat banyak kapal menunda pelayaran bahkan kembali ke darat seperti yang terjadi pada KM Lawit jurusan Pontianak yang terpaksa 'balik kucing' ke Surabaya beberapa waktu lalu. Nakhoda tidak berani mengambil resiko dengan tetap melanjutkan pelayaran dan mengabaikan aspek keselamatan penumpang yang dinakhodainya. Bukan itu saja, angin kencang dan gelombang besar berpotensi tsunami juga sangat ditakuti warga pesisir yang tinggal di dekat pantai. Karenanya, pengetahuan dan latihan kewaspadaan bencana dan persiapan tanggap bencana sangat diperlukan bagi warga guna mengantisipasi setiap kejadian yang mungkin terjadi karena faktor alam dan kelalaian manusia.

DERMAGA bulan ini adalah edisi khusus K3 atau keselamatan dan kesehatan Kerja yang saat ini sedang gencar-gencarnya digalakkan sebagai budaya kerja di setiap perusahaan. Tema pokok Bulan K3 Nasional tahun 2013 sesuai dengan Keputusan Menakertrans RI Nomor: KEP.372/MEN/XI/2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Bulan K3 Nasional tahun 2010-2014 adalah **"Budayakan K3 di Setiap Kegiatan Usaha Menuju Masyarakat Industri yang Selamat, Sehat, dan Produktif"**.

Bulan K3 ini juga merupakan moment untuk mengingatkan seluruh lapisan masyarakat, baik masyarakat umum maupun industri, para cendekiawan, organisasi profesi, asosiasi dan lain-lain dapat termotivasi untuk berperan aktif dalam peningkatan pemasyarakatan K3 sehingga tercipta pelaksanaan K3 secara mandiri dan dapat mendukung pencapaian *"Indonesia Berbudaya K3 Tahun 2015"*. Dengan demikian tujuan K3 dalam menciptakan tempat kerja yang aman, nyaman, sehat menuju nihil kecelakaan dan penyakit akibat kerja guna peningkatan produksi dan produktivitas nasional dapat segera terwujud.

Dalam DERMAGA ini akan Anda temukan sarat artikel tentang K3 dan penerapan yang telah dilakukan di Pelindo III. Saran, kritik Anda tetap kami tunggu di majalahdermaga.com dan silakan klik Majalah DERMAGA versi online.

Selamat Membaca



SUAR



8

**ARUS PETIKEMAS
PELINDO III MENINGKAT**

PALKA



16

**MENKO PEREKONOMIAN HATTA RAJASA
ENAM PERSOALAN BESAR
DIHADAPI SISLOGNAS**



HALUAN

HESKIEL SASIANG,

K3 Harus Dibudayakan

26

BOOM



20

REVITALISASI GAPURA SURYA NUSANTARA:
PERCANTIK SURABAYA
DARI SISI UTARA

GELADAK



32

PELATIHAN JURNALISTIK FORWAPEL:
SINERGI HUMAS-MEDIA
HARUS TETAP TERJAGA



Jajaran Direksi Pelindo III saat memberikan arahan awal tahun.

Management Message 2013

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto beserta anggota Direksi yang lain pada awal Januari kemarin memberikan pembekalan awal tahun 2013 kepada seluruh jajaran di lingkungan Pelindo III. Djarwo Surjanto

berpesan kepada segenap insan Pelindo III untuk bekerja lebih kreatif dan berinovasi dalam rangka peningkatan layanan dengan harapan akan memberikan nilai tambah bagi perusahaan.

Study Banding PT BJTI

Pertengahan Desember lalu, PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) melakukan kunjungan study banding ke Pelabuhan Cabang Banjarmasin. Study banding dilakukan BJTI untuk mempelajari sistem pembayaran yang telah diterapkan di Pelabuhan Cabang Banjarmasin seperti *Cash Management System (CMS)*, *Bizz Card*, *locking system*, dan sistem pembayaran tunai/uper. Saat ini Pelabuhan Cabang Banjarmasin telah bekerjasama dengan Bank Mandiri untuk layanan CMS, dan Bank Niaga untuk layanan Bizz Card.

HUT Ke-165 Pelabuhan Tanjung Intan

Pelabuhan Tanjung Intan yang merupakan salah satu cabang Pelindo III merayakan hari jadinya yang ke-165 pada pertengahan Desember lalu. Berbagai kegiatan diselenggarakan guna menyemarakkan hari jadi tersebut, seperti jalan sehat, bakti sosial, dan donor darah. Instansi terkait kepelabuhanan dan instansi pemerintah juga turut serta dalam acara perayaan HUT ke-165 Pelabuhan Tanjung Intan. Beragam hadiah dipersiapkan panitia guna menambah semarak acara.



Direktur Utama Pelindo III, Djarwo Surjanto saat menerima kunjungan Anggota Komisi V DPR RI.

Anggota Komisi V DPR RI Tinjau Pelabuhan Tanjung Perak

Sebanyak sembilan orang anggota Komisi V DPR RI melakukan peninjauan lapangan terkait kesiapan Pelabuhan Tanjung Perak dalam menghadapi angkutan Natal 2012 dan Tahun Baru 2013 pada akhir Desember lalu. Rombongan yang dipimpin Roestanto Wahidi itu diterima oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, Kepala Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak I

Nyoman Gede Saputra, dan Kepala Kantor Syahbandar Kelas Utama Tanjung Perak Chris P Wanda, di Kantor Pusat Pelindo III Surabaya. Selain melakukan peninjauan lapangan di Pelabuhan Tanjung Perak, rombongan anggota Komisi V DPR RI juga melakukan peninjauan lapangan ke Bandara Juanda, Stasiun Pasar Turi, dan Terminal Purabaya Surabaya.



Suasana penyelenggaraan Pasar Murah BUMN di Pelabuhan Cabang Tanjung Tembaga Probolinggo.

Pelindo III Gelar Pasar Murah BUMN

Menghadapi Natal 2012 dan Tahun Baru 2013 yang lalu, Pelindo III kembali menggelar Pasar Murah BUMN yang diadakan di Kabupaten Probolinggo dan Pasuruan. Sedikitnya 5.400 paket sembako dijual murah kepada masyarakat di dua kabupaten tersebut. Setiap paket sembako yang berisikan beras, minyak goreng, dan gula pasir senilai Rp100.000,- dijual kepada masyarakat dengan harga Rp30.000,-. Pelaksanaan pasar murah BUMN itu sendiri dilaksanakan serentak di 13 kabupaten/kota di Propinsi Jawa Timur dengan melibatkan seluruh BUMN yang ada. Total dana keseluruhan untuk pelaksanaan kegiatan Pasar Murah BUMN di Propinsi Jawa Timur mencapai Rp 5,4 Miliar.



Direktur Keuangan Pelindo III, Wahyu Suparyono saat menyerahkan dana kemitraan kepada mitra binaan.

Pelindo III Cabang Tanjung Perak Salurkan Dana Kemitraan Rp 1 Miliar

Pelindo III Cabang Tanjung Perak pada akhir Desember lalu menyalurkan dana kemitraan tahap III tahun 2012 sebesar Rp1,048 M. Dana tersebut diperuntukkan bagi 46 calon mitra binaan yang berada di Surabaya dan wilayah Jawa Timur lainnya. Para mitra binaan itu terdiri dari 19 mitra binaan sektor perdagangan, 12 mitra binaan sektor jasa, 12 mitra binaan sektor perindustrian, 1 mitra binaan sektor peternakan, 1 mitra binaan sektor perkebunan, dan 1 mitra binaan sektor pertanian. Sejak tahun 2003 lalu, Pelindo III Cabang Tanjung Perak telah menyalurkan dana kemitraan sebesar Rp29,627 M dengan total mitra binaan sebanyak 1.359 mitra binaan.

Pelindo III Cabang Tanjung Emas Bantu Masyarakat Desa

Pelindo III Cabang Tanjung Emas kembali memberikan dana hibah kepada masyarakat yang membutuhkan, pertengahan Desember lalu. Kali ini masyarakat yang beruntung mendapat dana hibah dari Pelindo III Cabang Tanjung Emas adalah masyarakat Kampung Tambak Lorok yang letaknya tidak jauh dari Pelabuhan Tanjung Emas. Bantuan diberikan dalam bentuk uang sebesar Rp37,7 Juta yang selanjutnya akan digunakan untuk pembangunan sarana MCK di Kampung Tambak Lorok. Sejak tahun 2007, Pelindo III Cabang Tanjung Emas telah menyalurkan dana hibah bina lingkungan sebesar Rp1,2 Miliar.

Pelabuhan Indonesia Award 2013

Pelindo I,II,III dan IV akan menyelenggarakan Pelabuhan Indonesia Award 2013 yang meliputi lomba karya jurnalistik cetak, karya jurnalistik digital, karya jurnalistik elektronik, karya foto jurnalistik dan karya foto pegawai pelabuhan. Karya foto pegawai pelabuhan dapat diikuti oleh seluruh pegawai pelindo I,II,III dan IV. Teknis pelaksanaan, persyaratan lomba, ketentuan pengumpulan karya lomba dan ketentuan lomba lainnya dapat dilihat di www.pp3.co.id dan www.majalahdermaga.com.



(Kiri ke kanan) General Manager Cabang Sampit M. Taufik Hardjanto dan General Manager Cabang Tanjung Intan Abdul Rofid Fanany.

Pergantian GM Pelindo III Cabang Sampit dan Cabang Tanjung Intan

Akhir Nopember 2012 lalu terjadi pergantian pejabat General Manager di lingkungan Pelindo III. Pejabat dimaksud adalah Abdul Rofid Fanany yang menggantikan Kosasih sebagai General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Intan yang mulai memasuki masa purna tugas. Sedangkan posisi General Manager Pelindo III Cabang Sampit yang ditinggalkan Abdul Rofid Fanany digantikan oleh Mohammad Taufik Hardjanto. Mohammad Taufik Hardjanto sebelumnya menjabat sebagai Asisten Kepala Biro Kinerja Korporat pada Biro Perencanaan Kantor Pusat Pelindo III.



Foto bersama siswa pandu angkatan 35 dengan jajaran Kementerian Perhubungan dan Pelindo

Pelabuhan Tanjung Perak Jadi Tempat Praktek Siswa Pandu

Sebanyak 55 orang siswa pandu angkatan 35 melakukan praktek pemanduan di wilayah perairan Pelabuhan Tanjung Perak. Ke-55 siswa pandu tersebut berasal dari Pelindo I, II, III, dan IV, BP Batam, KKKS Migas, Pertamina RU III Plaju, PT Arutmin Indonesia, dan perorangan. Dari 55 orang siswa pandu, 12 diantaranya berasal dari Pelindo III. Pada pertengahan

Desember lalu, Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan Kemal Heryandri menyerahkan langsung para siswa pandu kepada Kepala Kantor Syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak. Selanjutnya mereka akan melakukan praktek pemanduan di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak selama kurang lebih 1 bulan.

PT TPS Raih INSA Award 2012

PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) meraih penghargaan dalam ajang INSA Award 2012 yang digelar di Ballroom Hotel Ritz Carlton CBD Sudirman, Jakarta, pertengahan Desember lalu. TPS meraih penghargaan untuk kategori Operator Terminal. Penghargaan diterima langsung oleh Vice President Director TPS Sanjay Mehta. Sebelumnya, TPS dan Terminal Petikemas Semarang (TPKS) masuk dalam nominasi peraih penghargaan INSA Award 2012.

Vice President Director PT TPS Sanjay Mehta saat menerima penghargaan INSA Award 2012.



ARUS PETIKEMAS PELINDO III MENINGKAT

“Dalam tiga tahun ini arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak terus meningkat.”

Petikemas sebagai sebuah media pengiriman barang kini kian diminati oleh para pemilik barang. Alhasil, trend arus petikemas di tiap-tiap pelabuhan selalu menunjukkan peningkatan. Pelabuhan Tanjung Perak misalnya, di pelabuhan utama milik Pelindo III itu arus petikemas mengalami peningkatan dari tahun-ketahun. Data tahun 2012 menyebutkan, arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak mencapai 2,85 Juta TEU's atau meningkat 7,8% dari tahun sebelumnya.

“Dalam tiga tahun ini arus petikemas yang melalui Pelabuhan Tanjung Perak terus meningkat. Sebagai perbandingan, pada tahun 2010 lalu arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak sebanyak 2,40 Juta TEU's, tahun 2011 2,64 Juta TEU's, dan di tahun 2012 ini sebanyak 2,85 Juta TEU's,” jelas Direktur Operasi dan Teknik Pelindo III, Faris Assagaf.

Peningkatan arus petikemas di Pelabuhan Tanjung Perak tersebar secara merata di seluruh terminal yang menangani bongkar muat petikemas. PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) mencatat arus petikemas sebanyak 1,36 Juta TEU's, PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) sebanyak 909.201 TEU's dan terminal konvensional (Jamrud, Mirah, Nilam) sebanyak 575.892 TEU's.

Arus petikemas domestik masih mendominasi jika dibandingkan dengan petikemas internasional dengan prosentase sebesar 55,3%. Prosentase tersebut setara dengan 1,57 Juta TEU's.

“Petikemas domestik mendominasi di BJTI dan terminal konvensional, sedangkan petikemas internasional masih di dominasi oleh TPS,” lanjutnya.

Selain di Pelabuhan Tanjung Perak, peningkatan arus petikemas juga terjadi di Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). Tahun ini, tercatat sebanyak 457.055 TEU's petikemas yang melalui TPKS atau meningkat 6,9% jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya. Jumlah tersebut terdiri dari petikemas import sebanyak 215.942 TEU's dan 241.113 TEU's petikemas ekspor.

Pemandangan yang sama juga terjadi di Terminal Peti Kemas Banjarmasin (TPKB). Sebanyak 419.907 TEU's petikemas tercatat melalui terminal petikemas yang terletak di Sungai Barito tersebut. Jumlah tersebut meningkat 15% jika dibandingkan dengan tahun 2011 yang tercatat sebanyak 365.169 TEU's.

“Di Banjarmasin, peningkatan arus petikemas sejalan dengan peningkatan arus kapal. Tahun ini tercatat arus kapal sebanyak 16.282 unit atau meningkat 6,1% jika dibandingkan tahun 2011. Total tonase kapal mencapai 88.380.314 Gross Tonage (GT) meningkat 3,8% dibandingkan tahun sebelumnya,” jelas Faris.

Wilayah Indonesia timur juga mengalami peningkatan seperti yang diperlihatkan oleh Pelabuhan Tenau Kupang. Arus petikemas di pelabuhan yang terletak di Nusa Tenggara Timur tersebut mengalami peningkatan 6%



Container Yard 01 di TPKS



Container
Yard 01
di TPKS

jika dibandingkan dengan tahun 2011. Tahun ini tercatat sebanyak 60.305 TEU's petikemas yang melalui Pelabuhan Tenau Kupang.

"Untuk Pelabuhan Lembar Nusa Tenggara Barat, realisasi arus petikemas tahun 2012 ini mencapai 15.181 box atau setara dengan 15.188 TEU's," tambahnya.

Tambah Fasilitas

Meningkatnya arus petikemas di sejumlah pelabuhan di lingkungan Pelindo III segera direspon oleh manajemen. Sejumlah rencana pengembangan pelabuhan telah dipersiapkan untuk menerima tambahan arus petikemas. Pelabuhan Tanjung Perak telah menyiapkan Terminal Multipurpose Teluk Lamong sebagai antisipasi lonjakan arus petikemas di wilayah Surabaya. Terminal tersebut nantinya akan melayani petikemas domestik dan petikemas internasional yang dilengkapi dengan peralatan yang lebih modern.

Penambahan fasilitas juga dilakukan di TPKS. Terminal petikemas yang terletak di ibu kota Jawa Tengah itu akan menambah fasilitas berupa dermaga dan lapangan penumpukan. Menurut rencana, akan dilakukan penambahan dermaga sepanjang 105 meter dan penambahan lapangan penumpukan seluas 5,3 Hektar.

"Dermaga TPKS saat ini memiliki panjang 495 meter, dengan penambahan 105 meter nantinya panjang dermaga mencapai 600 meter. Artinya dermaga tersebut dapat digunakan untuk bersandar tiga kapal sekaligus," jelas General Manager TPKS Sumarzen Marzuki kepada reporter Majalah Dermaga beberapa waktu lalu.

Penambahan juga dilakukan dalam bentuk pengadaan alat bongkar muat. Setelah sebelumnya tahun 2012 lalu

menambah 6 unit *Rubber Tyred Gantry* (RTG), di tahun 2013 ini TPKS kembali berencana melakukan penambahan peralatan bongkar muat. Alat-alat itu meliputi 2 unit *Container Crane* (CC), 5 unit RTG, 1 unit *Reach Stacker* (RS) dan 10 unit *Combined Terminal Tractor* (CTT).

Terminal Peti Kemas Banjarmasin (TPKB) juga akan dikemas kembali. Sejumlah penambahan fasilitas telah direncanakan, seperti penambahan panjang dermaga hingga perluasan lapangan penumpukan dan penambahan alat bongkar muat.

"Saat ini kami sedang melakukan penambahan panjang dermaga dari yang semula 240 meter menjadi 505 meter. Ada penambahan panjang dermaga sekitar 265 meter dengan lebar 34,5 meter," jelas General Manager Pelabuhan Banjarmasin, Toto Heli Yanto.

Pada tahun 2013 ini juga telah direncanakan untuk melakukan penambahan peralatan bongkar muat berupa 4 unit *Container Crane* (CC) dan 6 unit *Rubber Tyred Gantry* (RTG) dengan anggaran sekitar Rp396 miliar.

Pelabuhan lain yang juga disiapkan untuk menerima petikemas adalah Pelabuhan Sampit yang saat ini telah dilengkapi dengan 2 unit RTG, Pelabuhan Tenau Kupang yang telah dilengkapi 1 unit CC dan 2 unit RTG, Pelabuhan Batulicin yang dilengkapi dengan *fixed crane*, Pelabuhan Kumai, Pelabuhan Lembar, dan Pelabuhan Badas. (Berlian 3)

"Dermaga TPKS saat ini memiliki panjang 495 meter, dengan penambahan 105 meter nantinya panjang dermaga mencapai 600 meter. Artinya dermaga tersebut dapat digunakan untuk bersandar tiga kapal sekaligus," jelas General Manager TPKS Sumarzen Marzuki kepada reporter Majalah Dermaga beberapa waktu lalu.

PREDIKAT CUKUP TERPERCAYA UNTUK PELINDO III

“ Penilaian GCG dalam perspektif risiko meliputi aspek struktural dan operasional serta rumusan strategis perusahaan ”



Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N.

KOMITMEN Pelindo III dalam penerapan Tata Kelola Perusahaan Yang Baik (GCG, Good Corporate Governance) dinilai “Cukup Terpercaya”. Penilaian tersebut dilakukan oleh Majalah SWA bekerjasama dengan Indonesia Institute for Corporate Governance (IICG) yang mengukur Corporate Governance Perception Index (CGPI) terhadap 40 perusahaan di Indonesia.

“Predikat Cukup Terpercaya tersebut terkait dengan penerapan GCG dalam perspektif risiko. Jadi bagaimana perusahaan ini melakukan antisipasi terhadap segala risiko yang sewaktu-waktu mungkin saja dapat menimpa perusahaan,” jelas Direktur Personalia dan Umum Pelindo III, A. Edy Hidayat N., akhir Desember 2012 lalu.

Lebih jauh dikatakan, penilaian GCG dalam sudut pandang risiko difokuskan pada bagaimana perusahaan merancang inisiatif strategis dalam memastikan risiko bisnis yang meliputi aspek struktural dan operasional. Selain itu terapat juga ikut dinilai rumusan strategis dan kebijakan perusahaan dari tingkat korporasi, bisnis, hingga fungsional.

Sementara itu, aspek-aspek penilaian GCG dalam perspektif risiko meliputi komitmen, transparansi, akuntabilitas, responsibilitas, independensi, fairness, kompetensi, kepemimpinan, kemampuan bekerjasama, visi, misi, dan tata nilai, strategi dan kebijakan, etika bisnis, dan budaya risiko.

“Evaluasi strategi, evaluasi kebijakan, evaluasi sistem dan prosedur, hingga perbaikan dan peningkatan pengelolaan risiko bisnis perusahaan juga menjadi fokus penilaian dalam CGPI,” lanjut Dirpum Pelindo III.

Menjawab pertanyaan mengenai hubungan GCG dengan risiko, Edy Hidayat menjelaskan bahwa GCG sebagai pengendalian internal merupakan landasan operasional yang menjadi acuan untuk memastikan seluruh proses dan mekanisme dalam mencapai tujuan perusahaan. GCG juga sebagai sarana untuk mencegah perusahaan dari penyimpangan dan risiko yang dapat mengakibatkan kegagalan pencapaian tujuan perusahaan.

CGPI merupakan penilaian yang dilakukan oleh Majalah SWA dan IICG terhadap perusahaan-perusahaan di Indonesia



Piagam dan piala penghargaan Corporate Governance

baik itu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), perbankan, perusahaan swasta, dan perusahaan publik (emiten). (Berlian3)



Jajaran Dewan Komisaris dan Direksi Pelindo III saat memberikan sambutan di awal acara Pelindo III Customer Award 2012.

APRESIASI PENGGUNA JASA

PELINDO III GELAR CUSTOMER AWARD

Sebagai bentuk apresiasi kepada para pengguna jasa, pertengahan Desember lalu Pelindo III menggelar acara "Pelindo III Customer Award 2012" yang berlangsung di Convention Hall Grand City Surabaya. Acara dengan tema "Sinergizing towards better connectivity" tersebut diselenggarakan dengan tujuan untuk meningkatkan komunikasi dan kebersamaan bersama para pengguna jasa di bidang kepelabuhanan dan angkutan laut di lingkungan Pelindo III.

"Apresiasi kami berikan dalam bentuk penghargaan kepada para pengguna jasa yang telah setia menggunakan jasa dan layanan, serta memberikan kontribusi positif bagi Pelindo III selaku terminal operator pelabuhan," jelas Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto.

Penghargaan diberikan kepada sedikitnya 38 perusahaan yang terdiri dari perusahaan pelayaran dan pemilik barang yang terbagi dalam beberapa kategori meliputi *Ocean Going Container Operator*, *Domestic Container Operator*, *Liquid Bulk Operator*, *Dry Bulk Operator*, *General Cargo Operator*, *Passenger & RoRo Vessel Operator*,

Liquid Bulk Owner, *Dry Bulk Owner*, *Persistent Partner*, *Inspiring Leader in Maritime Association*, *Freight Forwarding* dan *Pioneer of New Domestic Container Routes*.

"Kami juga memberikan penghargaan kepada Bapak Gayo Syamsudin atas kontribusi beliau dalam pengembangan dan penataan Pelabuhan Banjarmasin," lanjut Djarwo.

Djarwo menjelaskan sinergi yang telah dilakukan selama ini antara Pelindo III dan para pengguna jasa yang terdiri perusahaan pelayaran, pemilik barang dan forwarding (perusahaan ekspedisi muatan kapal laut) serta asosiasi terkait merupakan suatu upaya dalam rangka turut serta menunjang kelancaran mata rantai logistik nasional.

"Peningkatan produktifitas dan efisiensi akan mampu menekan biaya logistik dan hal ini tidak bisa dilakukan secara individual tetapi harus kita lakukan secara bersama-sama. Upaya dan langkah konkret telah dilakukan oleh Pelindo III berupa modernisasi, revitalisasi dan peningkatan kapasitas pelabuhan, hal ini dilakukan untuk percepatan peningkatan daya saing sistem logistik nasional," tambahnya.



Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto saat menyerahkan penghargaan kepada pengguna jasa.

Sementara itu, Senior Manager Pemasaran Pelindo III Putut Sri Muljanto menjelaskan bahwa para penerima penghargaan ditentukan berdasarkan penilaian yang dilakukan oleh tim penilai independen.

Tim penilai independen yang turut terlibat dalam proses penentuan penerima penghargaan antara lain Tri Achmadi (ahli transportasi dan logistik dari Institut Teknologi Sepuluh Nopember), Suko Widodo (Direktur Pusat Kajian Komunikasi Surabaya dari Universitas Airlangga), dan Bambang Eko Afiatno (ekonom dari Universitas Airlangga).

"Penghargaan yang kami berikan bersifat objektif karena dilakukan dengan mempertimbangkan beberapa aspek, seperti aspek frekuensi kunjungan kapal, pendapatan kapal, pendapatan handling, ketepatan penyelesaian kewajiban keuangan, kepedulian terhadap perbaikan pelayanan pelabuhan, aspek pertumbuhan arus, pertumbuhan pendapatan, dan aspek rute khusus (khusus petikemas domestik)," jelas Putut.

Pada ajang yang sama, anak perusahaan Pelindo III, PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) juga turut memberikan penghargaan kepada pengguna jasa mereka. TPS memberikan penghargaan kepada 10 perusahaan yang terdiri dari lima perusahaan pelayaran, dan lima perusahaan forwarding.

Berlangsung Meriah

Ajang Pelindo III Customer Award 2012 tampak lebih meriah dari ajang serupa yang digelar 2 tahun lalu. Sebanyak

1.000 undangan disiapkan oleh panitia bagi para pelanggan, mitra kerja, instansi terkait kepelabuhanan, serta internal Pelindo III sendiri.

Tarian pembuka serta tata panggung yang elegan dengan balutan lampu dan multimedia grafis di latar belakang panggung membuat acara malam hari itu tampak meriah. Terlebih, tarian yang disajikan merupakan tarian kontemporer yang enerjik yang menggambarkan sebuah inspirasi bagi pelanggan dan mitra kerja.

Acara Pelindo III Customer Award 2012 diawali dengan pemberian penghargaan oleh PT Terminal Petikemas Surabaya (PT TPS) kepada 10 pelanggan setianya. Pemberian penghargaan dilakukan oleh Mohammad Zaini (President Director PT TPS) dan Sanjay Mehta (Vice President Director PT TPS).

Pemberian penghargaan bagi para pelanggan Pelindo III dilangsungkan sesaat setelah pemberian penghargaan PT TPS. Diawali oleh Direktur Personalia dan Umum Pelindo III yang menyerahkan penghargaan kepada para pelanggan yang termasuk dalam kategori *Freight Forwarding*, dilanjutkan pemberian penghargaan kepada pelanggan yang termasuk dalam kategori *General Cargo Operator* dan *Passenger And Roro Vessel Operator* yang diserahkan oleh Direktur Keuangan Pelindo III.



Ajang Pelindo III Customer Award 2012 tampak lebih meriah dari ajang serupa yang digelar 2 tahun lalu.

Direktur Operasi dan Teknik Pelindo III mendapat kesempatan untuk menyerahkan penghargaan kepada para pelanggan yang termasuk dalam kategori *Liquid Bulk Operator* dan *Dry Bulk Operator*. Penyerahan penghargaan kepada para pelanggan dengan kategori *Ocean Going Container Operator* dan *Domestic Container Operator* dilakukan oleh Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III.

Para pelanggan dengan kategori *Liquid Bulk Owner* menerima penghargaan yang diserahkan langsung oleh Kepala Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak I Nyoman Gede Saputra.

Imam Zaky (Komisaris Utama Pelindo III) juga mendapat kesempatan untuk menyerahkan penghargaan kepada pengguna jasa Pelindo III. Komisaris yang baru menjabat sebagai Komisaris Utama Pelindo III sejak bulan Nopember 2012 itu menyerahkan penghargaan kepada pelanggan dengan kategori *Dry Bulk Owner*.

Penyerahan penghargaan diakhiri dengan penyerahan penghargaan untuk kategori *Pioneer Of New Domestic Container Routes*, *Persistent Partner*, serta *Inspiring Leader In Maritime Association* (Gayo Syamsudin) yang diserahkan langsung oleh Direktur Utama Pelindo III dan didampingi oleh seluruh Direksi Pelindo III.

Acara malam hari itu semakin meriah dengan hiburan musik yang menampilkan Gumilang



Dewi Gita saat berduet dengan Gumilang Hardjakusuma.

Hardjakusuma (Anggota Dewan Komisaris periode 2007-2012) yang membawakan 2 buah lagu, serta penampilan artis cantik Dewi Gita yang membawakan 8 buah lagu.

Performa kelompok musik YYBoys tampil sebagai penutup acara Pelindo III Customer Award 2012. Tak kurang dari 15 lagu populer tahun 70-80an dibawakan oleh kelompok musik yang beranggotakan 8 orang tersebut. (Berlian 3)

Penerima "Pelindo III Customer Award 2012"

NO	KATEGORI	PENERIMA PENGHARGAAN
1	Ocean Going Container Operator	1. PT Samudera Indonesia, Tbk 2. PT Evergreen Marine Indonesia
2	Domestic Container Operator	1. PT Meratus Line 2. PT Salam Pacific Indonesia Line 3. PT Samudera Shipping Service 4. PT Tanto Intim Line 5. PT Alkan Abadi
3	Liquid Bulk Operator	1. PT Pertamina (Persero) 2. PT Andhika Lines 3. PT Bintang Samudera Utama
4	Dry Bulk Operator	1. PT Gesuri Llyod 2. PT Bahtera Adiguna (Persero) 3. PT Indo Dharma Transport
5	General Cargo Operator	1. PT Samudera Raya Line 2. PT Haluan Segara Line 3. PT Nusa Tenggara
6	Passenger & RoRo Vessel Operator	1. PT Peln (Persero) 2. PT Dharma Lautan Utama 3. PT Prima Vista
7	Liquid Bulk Owner	1. PT Berkah Emas Sumber Terang 2. PT AKR Corporindo Tbk 3. PT Salim Ivomas Pratama Tbk 4. PT Smart, Tbk 5. PT Karya Indah Alam Sejahtera
8	Dry Bulk Owner	1. PT Holcim Indonesia, Tbk 2. PT FKS Multi Agro, Tbk 3. PT Charoen Pokhpand Indonesia, Tbk 4. PT Indocement Tunggal Prakarsa, Tbk
9	Persistent Partner	1. PT ISM Bogasari Flour Mills 2. PT Destination Asia Indonesia
10	Inspiring Leader in Maritime Association	H. Gayo Syamsudin
11	Freight Forwarding	1. PT Samudera Perdana Selaras 2. PT Kalisari Putra 3. PT Naga Sinar Perak 4. PT Haluanrezki Nusacindo Perdana
12	Pioneer of New Domestic Container Routes	1. PT Meratus Line (Rute Sby – Mre) 2. PT Salam Pacific Indonesia Line (Rute Smrg – Bjmrn) 3. PT Mentari Sejati Perkasa (Rute Sby – Lembar) 4. PT Samudera Shipping Service (Rute Jkt – Sampit)

Penerima Penghargaan PT TPS

NO	KATEGORI	PENERIMA PENGHARGAAN
1	Freight Forwarding of The Year	1. PT Esa Zona Ekspres 2. PT Perwinda Transcotama 3. PT Mega Samudratama 4. PT Antar Benua Cahaya 5. PT Surya Arta Bina Nusa
2	International Container Shippings	1. PT Maersk Line Indonesia 2. PT Evergreen Shipping Agency Indonesia 3. PT Container Maritime Activities (CMA CGM) 4. Mediterranean Shipping Company (MSC Shipping Co.S.A) 5. PT APL Indonesia (American President Line)



ARUS PETIKEMAS TPS:

Situasi Container yard di TPS

PETIKEMAS INTERNASIONAL MASIH MENDOMINASI DOMESTIK TUMBUH 15 %

“
sepanjang
tahun 2012 lalu,
 arus petikemas
 yang dicapai
 TPS telah
 mengalami
 peningkatan
 yang signifikan
”

KENDATI Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) belum lagi dapat difungsikan sebagai menjadi akses pendekat ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tetapi di tahun 2012 yang baru lalu, telah terjadi pertumbuhan arus petikemas di di semua terminal yang ada di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia dan gerbang utama Kawasan Timur Indonesia (KTI) ini.

Salah satu terminal penyumbang *through put* petikemas terbanyak untuk Pelabuhan Tanjung Perak, adalah anak perusahaan Pelindo III yaitu PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS) yang telah berumur 13 tahun sejak diresmikan pada

tanggal 1 April 1999. Perusahaan yang sebagian modalnya dipegang oleh “Dubai Port World” ini, bersama Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI), Nilam Timur dan Jamrud, pada tahun 2012 berhasil mencatat arus petikemas sebanyak hampir 4 juta TEU’s.

“Apabila revitalisasi APBS nanti telah selesai dan Terminal Multipurpose Teluk Lamong sudah dioperasikan, dan kapal-kapal Panamax sudah dapat dengan leluasa mengunjungi Tanjung Perak, arus petikemas di pelabuhan ini akan dapat mengalami peningkatan yang luar biasa” tutur Direktur Utama PT TPS dalam suatu perbincangan dengan Reporter Dermaga.

Container Yard 01 di TPKS



Container) dari sebesar 474.146 TEU's menjadi 481.642 TEU's. Sedang arus petikemas impor dari tahun 2011 ke tahun 2012 mengalami kenaikan 9 % (*Full Container*) dari 517.355 TEU's menjadi 564.893 TEU's.

Kontribusi Domestik

Pada akhir keterangan, Soleh menyatakan: "Yang paling signifikan terjadi pada arus petikemas domestik, yang mengalami kenaikan 15 %. Kalau pada tahun 2011, arus domestik baru mencapai 180.441 TEU's maka di tahun 2012 ternyata mampu mencapai 207.242 TEU's".

Menurut pengamat perdagangan dalam negeri, peningkatan arus petikemas domestik ini dipicu terjadinya pertumbuhan perdagangan antar pulau. Hal tersebut dapat dilihat dari arus petikemas domestik dari Pelabuhan Banjarmasin dengan pelabuhan tujuan Tanjung Perak Surabaya. Bahkan sejak beberapa waktu lalu telah dibuka pula pelayanan petikemas domestik dari Banjarmasin ke Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). Hal tersebut disebabkan oleh keberhasilan optimasi di Terminal Peti Kemas Banjarmasin (TPKB).

Selain dari Banjarmasin, pelabuhan-pelabuhan lain di Kalimantan: Kotabaru,



Kondisi eksisting Pelabuhan Lembar memang cukup menjanjikan, tetapi untuk meningkatkan kinerjanya diperlukan pengembangan fasilitas...



Meningkat Signifikan

Pada keterangan terpisah, juru bicara PT TPS Muchammad Soleh menjelaskan bahwa sepanjang tahun 2012 lalu, arus petikemas yang dicapai TPS telah mengalami peningkatan yang signifikan, bila dibandingkan dengan capaian pada periode yang sama tahun sebelumnya.

"Apabila pada tahun 2011 lalu through put petikemas di TPS baru dicapai 1.278.786 TEU's, maka pada tahun 2012 telah terjadi peningkatan mencapai 1.364.045 TEU's. Dengan demikian telah terjadi kenaikan sebesar 7 % dibanding periode yang sama tahun sebelumnya. Perlu diketahui kenaikan through put dari tahun 2010 ke tahun 2011, hanya 4 %. Arus petikemas di tahun 2010 hanya mencapai 1.231.901 TEU's" jelas Muchammad Soleh.

Lebih jauh dikatakan bahwa untuk arus petikemas internasional mengalami kenaikan 5 %, yaitu 1.098.345 TEU's pada tahun 2011, sedangkan pada tahun 2012 telah mengalami kenaikan menjadi 1.156.803 TEU's. Untuk arus petikemas export, dari tahun 2010 ke tahun 2011, meskipun tercatat tipis tetapi juga mengalami kenaikan, yaitu sebesar 2 % (*Full*



Sampit dan Kumai juga menunjukkan pertumbuhan yang positif. Sedangkan dari Nusa Tenggara Timur (NTT) pelabuhan Tenau Kupang kian memantapkan posisinya, dan Maumere juga kian menggeliat. Sedangkan dari Nusa Tenggara Barat (NTB) Pelabuhan Lembar juga telah memberi kontribusi yang cukup berarti dalam pertumbuhan arus petikemas domestik. (Nilam)

Handling Petikemas di TPKS



Kegiatan pemeriksaan Bea Cukai di salah satu terminal petikemas milik Pelindo III.

MENKO PEREKONOMIAN HATTA RAJASA: **ENAM PERSOALAN BESAR DIHADAPI SISLOGNAS**

**Enam hari dwelling time kapal
di Indonesia, berakibat pada rendahnya
daya saing layanan jasa pelabuhan**

”Sistem Logistik Nasional (Sislognas) Indonesia, saat ini masih menghadapi enam persoalan besar. Salah satunya berupa dwelling time kapal di pelabuhan yang tidak kompetitif” ungkap Menteri Koordinator Bidang Perekonomian Hatta Rajasa, yang berbicara mewakili pemerintah Republik Indonesia, se usai menghadiri rapat koordinator (rakor) Sislognas, di Kantor Menko Perekonomian Jakarta beberapa waktu lalu.

Terkait hal tersebut, pemerintah menargetkan pemangkasan dwelling time (rata-rata tiap ton atau meter kubik atau peti kemas yang ditumpuk selama satu bulan) dari yang selama ini enam hari, untuk dipersingkat menjadi empat hari. Kebijakan tersebut paling lambat sudah akan dapat dilaksanakan secara bertahap mulai bulan Februari 2013 mendatang.

Selama ini dwelling time kapal di pelabuhan-pelabuhan Indonesia masih jauh lebih lama dibandingkan dengan yang terjadi di negara-negara lain di Asia Tenggara. Thailand misalnya, hanya membutuhkan waktu 5 hari, Malaysia 4 hari, dan Singapura 1,1 hari. Lamanya dwelling time ini, menurut Menko Perekonomian mengakibatkan daya saing Indonesia tertinggal dengan negara lain.

Sangat Tertinggal

Bank Pembangunan Asia (ADB, Asia Development Bank) beberapa waktu lalu mengingatkan, jika tidak ingin semakin tertinggal dengan negara lain Indonesia harus segera memperbaiki dwelling time kapal di pelabuhan-

pelabuhan Indonesia. Pasalnya, dari semua infrastruktur, pelabuhan merupakan sarana yang perkembangannya sangat tertinggal. Hal tersebut tentu sangat ironis, mengingat bahwa Indonesia merupakan negara maritime, namun menurut catatan Global Competitive Index Ranking 2012-2013, kualitas pelabuhan Indonesia bahkan hanya berada di urutan 105 dari 144 negara.

Hatta menjelaskan, lamanya dwelling time salah satunya disebabkan oleh koordinasi pemangku kepentingan di lapangan, seperti petugas bea cukai, karantina, atau pengelola pelabuhan. Ujar Hatta Rajasa: "Kalau dari sisi bea cukai, menyangkut hal-hal dokumen dan sebagainya itu sudah selesai semua. Bahkan dengan sistem elektronik menggunakan national single windows mampu menyelesaikan dokumen secara cepat. Tapi kadang-kadang ada kaitan lain, misal pembayaran, hal itu pada akhirnya juga akan mempengaruhi terhadap dwelling time kapal".



Container Yard di TPS

Enam Persoalan Besar

Mantan Menteri Perhubungan ini menuturkan pula, lamanya dwelling time di pelabuhan-pelabuhan Indonesia menjadi salah satu dari enam persoalan besar dalam Sislognas.

Di luar dwelling time, persoalan lain adalah:

- Kurangnya pusat distribusi,
- Buruknya infrastruktur dan penyediaan jasa logistik,
- Kualitas sumber daya manusia (SDM),
- Information communication and technology (ICT), serta
- Regulasi dan kelembagaan.

Guna membangun pusat distribusi, menurut Hatta Rajasa, pemerintah akan menugasi sejumlah pihak, termasuk

BUMN, untuk membangun sistem pusat distribusi regional, depo-depo regional, serta depo-depo bahan bakar minyak (BBM) di Kawasan Timur (KTI). Pusat distribusi tersebut nantinya akan menampung sejumlah komoditas penting seperti beras.

"Depo-depo regional dlm ukurn besar maupun kecil tersebut kami nilai sangat vital dalam rangka memenuhi kebutuhan di daerah tertentu, supaya angkutannya tidak harus dari Jakarta, sehingga biaya angkutnya sampai ke konsumen menjadi lebih murah" ujar Menko Perekonomian pula.

Sementara itu, dalam rangka memberi kemudahan dalam penyelesaian rantai perizinan, juga akan dilakukan perbaikan regulasi. Hatta mengatakan, buruknya Sislognas sudah banyak dikeluhkan, terutama dari pelaku bisnis yang tergabung dalam Kamad Dagang dan Industri (Kadin). Salah satunya keluhan yang dilayangkan adalah tentang besarnya ongkos angkut per kontainer. Dengan adanya perbaikan

kemudian menerbitkan sertifikasi bagi mereka yang telah memenuhi kualifikasi keterampilan di bidang kerja masing-masing. Guna melaksanakan hal itu, akan dibantu oleh Badan Nasional Sertifikasi.

"Mengingat pentingnya pemanfaatan aplikasi teknologi dan informasi serta perbaikan regulasi maupun kelembagaan sampai ke tingkat daerah, semua akan diupayakan penyelenggaraannya sehingga target kita dalam menekan biaya logistik sekitar 10%, akan dapat dicapai pada akhir tahun 2014 atau 2015" tegas Menko Perekonomian Hatta Rajasa.

Menurut Kadin pada tahun 2005 baru terdapat 6.000 unit kapal berbendera nasional yang beroperasi di dalam negeri dan pada saat ini jumlah tersebut sudah meningkat menjadi 12.000 unit. Tetapi akibat pertumbuhan itu, justru kapasitas pelabuhannya menjadi tidak sebanding. Oleh karenanya, kata Hatta Rajasa, hal ini juga harus jadi perhatian utama, sehingga kita akan mampu mempercepat pembangunan pelabuhan dan modernisasi fasilitasnya.

Dalam kesempatan terpusah, Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Perdagangan, Distribusi & Logistik Natsyir Mansyur berucap bahwa persoalan birokrasi, terutama yang terkait dengan pemberian perizinan, berpotensi menyebabkan terjadinya biaya tinggi dalam sektor logistik.

"Persoalan yang menyangkut dengan birokrasi bahkan seringkali bisa memicu biaya yang lebih tinggi bila dibandingkan dengan praktik pungutan liar (pungli). Sebab untuk pungli masih bisa diukur, sementara itu regulasi pemerintah terhadap logistik justru tidak bisa diukur. Contohnya, hal itu terjadi pada pemberian fasilitas perizinan atau birokrasi yang "ngaco", karena dibalik itu terdapat biaya-biaya yang kurang jelas. Padahal kalau didalam pungli, biaya siluman yang harus dikeluarkan dari satu pos ke pos jaga itu bisa diukur," ujar Natsyir Mansyur pula.

Dia berharap, persoalan logistik sudah harus beres pada 2015 mendatang, sehingga pada tahun 2013 harus digenjut perbaikannya. Bila tidak, pertumbuhan ekonomi Indonesia akan bisa terganggu. Dalam penilaian Kadin, yang mengakibatkan kelambatan ini berada di tingkat Kementerian, karena selama ini terdapat beberapa Kementerian yang masih belum memahami menurunkan biaya logistik ini. (Nilam)

Sislognas, Hatta optimis ongkos per kontainer bisa ditekan dari yang semula Rp.6 juta menjadi hanya Rp.3 juta saja.

Percepatan Pembangunan

Langkah yang akan ditempuh kemudian, ialah akan dilakukannya peningkatan terhadap kapasitas infrastruktur logistik. Misalnya dengan mempercepat pembangunan pelabuhan dan modernisasi fasilitasnya. Selanjutnya disusul dengan peningkatan kapasitas pelaku dan penyedia jasa logistik. Hatta mencontohkan revitalisasi BUMN yang bergerak di sektor niaga sebagai salah satu upaya yang dilakukan. Peningkatan kualitas SDM sektor logistik dapat dilakukan dengan menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan bagi SDM, untuk

REVITALISASI GAPURA SURYA NUSANTARA: PERCANTIK SURABAYA DARI SISI UTARA

“Membangun ikon di utara kota Surabaya, tanpa korbankan peninggalan bersejarah”

ADANYA penilaian banyak pakar tata kota bahwa pembangunan kota Surabaya hanya terkonsentrasi ke poros timur-barat, mungkin ada benarnya. Kalau semula, pembangunan metropolis Surabaya lebih bertumpu pada “segi tiga emas” Gubeng-Tunjungan-Darmo, meka yang terjadi kemudian adalah pengembangan properti untuk perumahan maupun pusat perbelanjaan cenderung dilakukan pada luasan lingkungan yang lebih besar,

mulai Kertajaya lewat titik seputar Darmo ke barat bersambung dengan proyek-proyek Ciputra/Pakuwon. Pembangunan pada poros tersebut, makin mengubah wajah kota tua yang sudah berusia lebih dari 700 tahun tersebut, kian berpenampilan megapolitan.

Mencermati fenomena seperti itu, segera saja timbul pertanyaan: mengapa tidak terjadi *rush* pengembangan poros selatan-utara mulai Waru hingga Tanjung Perak?



Kondisi Gapura Nusantara yang akan di Revitalisasi

Meskipun harus diakui bahwa poros tersebut memiliki prospek cukup cerah, tetapi terdapat kendala obyektif: kawasan selatan kota Surabaya, berbatasan langsung dengan kabupaten Sidoarjo, sedangkan di ujung utara terdapat kawasan pelabuhan Tanjung Perak yang dinilai secara stereotip menyimpan berbagai hal negatif seperti kumuh, kurang aman, dan penuh “kekerasan”.

Saksi Sejarah

Pada awalnya, Soerabaia Haven hanya merupakan bandar kecil yang perannya kalah dibanding pelabuhan Gresik dan Tuban, yang sejak era Majapahit telah dikenal menjadi persinggahan kapal-kapal yang datang dari Malaka, China, India hingga Arab. Menurut pengembara Portugis Tome Pires, sebelum abad ke-14, muara Kalimas hanya menjadi persembunyian perompak.

Runtuhnya Majapahit yang disusul bangkitnya Demak, kemudian kian kuatnya Mataram, membawa perubahan signifikan bagi Pelabuhan Surabaya. Lebih-lebih ketika VOC memindahkan pusat biaga dari Seram ke Batavia serta menetapkan Surabaya menjadi pelabuhan pengumpul komoditas dari Maluku, sekaligus menjadi pengontrol gerakan yang dilakukan oleh kerajaan-kerajaan di kawasan timur agar tak melakukan perlawanan terhadap kekuasaan kolonial. Pelabuhan yang terletak di Hujung Galuh itu kian bertambah ramai, seperti masih dapat disaksikan dari peninggalan sejarah di sisi kanan/kiri sungai mulai muara hingga sekitar Jembatan Merah yang berupa gudang-gudang penyimpanan barang dagangan sebelum diangkut ke Eropa. (Catatan: Hujung = ujung, Galuh = emas. Mungkin dari sini muncul penamaan Kali Emas/Kalimas).

Apabila pada awal perkembangannya kapal-kapal yang berkunjung ke Surabaya cukup lego jangkar di Selat Madura karena sempitnya alur dan kolam pelabuhan di Kalimas, memasuki abad ke-20 mulai direncanakan pembangunan fasilitas pelabuhan yang mempunyai kedekatan akses dengan laut. Maka pada tahun 1897 mulai direncanakan pembangunan Pelabuhan Tanjung Perak. Namun awal pembangunannya sendiri baru dimulai pada tahun 1903 dengan tampilan seperti yang masih eksis sampai saat ini.

Terkait dengan pembukaan Terusan Suez pada tahun 1867 yang berpengaruh pada kian singkatnya waktu pelayaran dari Eropa

ke Asia Tenggara, mendorong kian ramainya lalu lintas perdagangan antara Asia utamanya Asia Tenggara yang menjadi pemasok bahan mentah. Konsekuensi logis yang terjadi adalah, berkembangnya teknologi pembuatan kapal laut dalam membangun kapal-kapal yang lebih cepat dengan volume angkut barang yang lebih besar, juga harus dibarengi dengan pembangunan fasilitas untuk sandar kapal yang lebih bisa menjawab kebutuhan.

Salah satu fasilitas yang dibangun adalah Dermaga Jamrud Utara pada masa kolonial dikenal sebagai “*Rotterdamkade*”, dengan jajaran bangunan mercu suar (menara pengawas, *lichtbaken, lighthouse*) yang kini menjadi Kantor Administratur Pelabuhan Tanjung Perak. Di sebelah barat terdapat kantor perusahaan batubara *Nederlandsch-Indische Steenkolen Handel Mij* (NISHM), bersambung dengan bangunan yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran *Oceaan Nederlansche Stoomvart-Maatschappij*. Di atas bekas bangunan inilah pada tahun 1920-an didirikan Terminal Penumpang untuk Pelabuhan Tanjung Perak.

Ikon Surabaya

Dalam rangka membangun Tanjung Perak menjadi pelabuhan modern yang berarti juga menumbuhkan keseimbangan pelabuhan dengan kawasan selatan kota Surabaya, sejak beberapa tahun lalu Manajemen Pelindo III telah merencanakan revitalisasi terhadap berbagai fasilitas yang terdapat di pelabuhan. Diantara rencana yang penting adalah melakukan rekonfigurasi Pelabuhan Tanjung Perak, dengan Dermaga Jamrud Utara diarahkan menjadi dedicated berth untuk bongkar muat komoditas ekspor/impor yang dilengkapi dengan empat unit Harbour Mobile Crane (HMC), yang mulai mengubah dermaga berumur lebih dari satu abad itu menjadi lebih modern. Akibatnya terminal penumpang yang berlokasi di sisi timur menjadi tampak “jadul”.

“Modernisasi juga dilakukan dengan revitalisasi Terminal Penumpang Gapura Surya dan Gapura Nusantara agar jadi Terminal yang lebih modern dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya” ujar Direktur Utama Pelindo III Djarwo Suryanto pada gala dinner Bapor Gathering tahun 2011 yang juga dihadiri para mantan pejabat teras Pelindo III. Pada kesempatan tersebut, juga diumumkan hasil sayembara design pembangunan Terminal Penumpang Gapura Surya/Gapura Nusantara.

“

“Modernisasi juga dilakukan dengan revitalisasi Terminal Penumpang Gapura Surya dan Gapura Nusantara agar jadi Terminal yang lebih modern dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya”

”



Desain baru
Terminal
Penumpang
Gapura Surya
Nusantara
Pelabuhan
Tanjung Perak.



**Revitalisasi
Jamrud Utara
dan Terminal
Penumpang,
dengan
sendirinya
diawali dengan
pembongkaran
pergudangan
tua yang di atas
bekas lahannya
akan dijadikan
lapangan
penumpukan**



Lebih jauh, Dirut juga menjelaskan bahwa kedepan nanti, Terminal Penumpang akan dibangun dua puluh empat lantai berdasar konsep Art Deco ramah lingkungan, yang akan menjadi ikon Surabaya di sisi utara. Tetapi untuk tahap awal, mulai tahun 2013 akan dibangun tiga lantai dulu dan secara bertahap akan dilanjutkan pada tahun-tahun sesudahnya.

Revitalisasi Jamrud Utara dan Terminal Penumpang, dengan sendirinya diawali dengan pembongkaran pergudangan tua yang di atas bekas lahannya akan dijadikan lapangan penumpukan. Tentu saja pembongkaran itu tidak dilakukan membabi-buta, karena lighthouse yang kini dijadikan Kantor Syahbandar Tanjung Perak yang sudah ditetapkan sebagai cagar budaya berdasar SK Walikota Surabaya No. 188.45/251/402.104 tahun 1966, masih tetap dipertahankan sebagaimana bentuk aslinya.

Mulai Dibangun

Pembangunan Terminal Penumpang dengan nilai awal sekitar Rp.66 miliar itu, ternyata sempat mengalami penundaan dalam proses lelang pengerjaannya, karena tujuh peserta lelang yang diikuti enam Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan satu perusahaan swasta yang bergerak di bidang property, dalam verifikasi dinyatakan belum layak mengerjakan proyek dengan nilai pagu sekitar Rp.66 miliar tersebut. Untuk

mengerjakan proyek ini, diperlukan kontraktor yang berpengalaman.

Pada lelang ulang yang dibuka awal Desember, memunculkan nama BUMN PT Utama Karya sebagai pemenangnya. Kontraktor yang telah memiliki pengalaman dalam membangun proyek-proyek besar ini dinilai cukup memenuhi persyaratan dalam mengerjakan proyek pembangunan Terminal Penumpang Pelabuhan Tanjung Perak. Setelah dilakukan penentuan pemenang lelang, tahap selanjutnya memasuki masa pemberkasan serta masa sanggah sekitar sepekan. Tujuannya adalah untuk memberikan kesempatan bagi peserta lelang lainnya, bila merasa kurang puas dengan pelaksanaan lelang.

Terkait pelaksanaan pembangunannya sendiri, dijelaskan bahwa untuk tahap awal dilakukan pemindahan terminal penumpang ke fasilitas sementara di sebelah barat terminal penumpang lama. Kemudian menyusul pembangunan terminal baru seperti yang direncanakan. Fasilitas baru yang serba modern ini, akan terdiri dari tiga lantai dengan fungsi yang berbeda-beda, seperti ruang tunggu, ruang rapat dan smoking area. Keseluruhannya akan dilengkapi dengan pengatur udara. Guna memberi kenyamanan bagi calon penumpang dan keamanan proses debarkasi/embarkasi, nantinya penumpang tak perlu naik turun berebut dulu masuk ke kapal seperti yang selama ini terjadi, karena untuk proses embarkasi/debarkasi akan digunakan sistem garbarata seperti di bandara. (Nilam1)

KETUA DPC INSA SURABAYA:

INSA Dengan Pelindo III Bagaikan Darah Merah dan Darah Putih

Sosoknya yang ramah namun tegas menyambut kedatangan Reporter Majalah Dermaga saat berkunjung ke Kantor DPC INSA Surabaya yang berada tak jauh dari Kantor Pusat Pelindo III. Sosok itulah yang kini kembali menahkodai DPC INSA Surabaya untuk yang kedua kalinya. Ya, dialah Stenvens H. Lasawengen, Ketua DPC INSA Surabaya periode 2013-2017. Lelaki kelahiran Manado 45 tahun silam itu kembali terpilih sebagai Ketua DPC INSA Surabaya, dalam musyawarah cabang sekaligus rapat anggota yang diselenggarakan di Ballroom Hotel J.W. Marriot Surabaya pertengahan Desember silam. Stenvens terpilih secara aklamasi sebagai calon tunggal dalam pemilihan tersebut.

Menurut lelaki berkacamata itu, siapa saja bisa memimpin INSA, apakah itu Surabaya, maupun wilayah lain di seluruh penjuru nusantara, bahkan menjadi ketua umum INSA. Syaratnya hanya satu, harus memiliki visi yang telah digariskan sejak berdirinya INSA pada tahun 1967. Visi yang dimaksud adalah mempertahankan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia dan mempertahankan kedaulatan ekonomi bangsa serta menumbuhkembangkan bisnis pelayaran.

Selaku Ketua DPC INSA Surabaya, Stenvens merupakan wakil dari para pemilik kapal untuk menjalin komunikasi dengan para pihak yang terkait dengan dunia pelayaran. Menurutnya, Jawa Timur khususnya Surabaya memiliki kontribusi 30 persen pelayaran nasional. Hal itu menjadikan persoalan pelayaran di Surabaya cukup menyita perhatian para pemilik kapal. Sebagai wadah bagi para pemilik kapal, INSA memiliki peran dalam menampung aspirasi dan menyelesaikan persoalan para anggotanya.

"Sebagai wadah dari para pemilik kapal tentunya banyak hal yang harus dilakukan dengan melihat berbagai persoalan yang dialami oleh para anggota. Dengan bijaksana kami dapat memisahkan antara kepentingan bisnis to bisnis dan kepentingan regulasi. Untuk bisnis to kami selalu ambil langkah kolektif bisnis artinya langkah itu membuahkan hasil yang sama-sama bisa dirasakan oleh anggota, contohnya kami menghimbau untuk tidak terjadi perang tarif. Kepentingan regulasi juga demikian, kami selalu bersama membahas hal-hal yang mana aturan yang harus dilaksanakan secara permanen dan mana aturan yang sifatnya insidental," katanya.

Profesionalisme sangat dibutuhkan dalam menjalankan sebuah organisasi. Tantangan dan persoalan datang silih berganti untuk segera diselesaikan. Pada saat sekarang ini, persoalan yang cukup menyita perhatian Stenvens adalah faktor internal terkait dengan over supply. Menurut lelaki penyuka hidangan ikan salmon itu, kenyataan di laut saat ini adalah armada laut jumlahnya cukup banyak sedangkan muatannya tidak seimbang dengan jumlah kapal yang ada.

"Ini sangat berbahaya dan akan memporak-porandakan bisnis pelayaran, dimana supply kapalnya siap tetapi demand nya tidak sebanding," jelasnya.

Mengenai hubungan kemitraan antara INSA dengan Pelindo III, pimpinan Jayakusuma Perdana Lines itu menyebutkan bahwa hubungan antara INSA dan Pelindo III bagaikan darah merah dan darah putih. Keduanya tidak dapat dipisahkan, satu dengan yang lain tidak boleh ada yang kurang. Keselarasan itulah yang akan menjadikan bisnis pelayaran dan bisnis kepelabuhanan dapat berjalan dengan baik, yang pada akhirnya dapat menekan biaya logistik di Indonesia.

Namun, hubungan yang baik antara INSA dan Pelindo III saat ini belum mampu menjawab kondisi lima tahun terakhir. Persoalan tersebut adalah congesti yang dapat dijumpai di sejumlah pelabuhan yang dikelola oleh Pelindo III terlebih lagi yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak.

"Kapal-kapal kami masih harus menunggu bahkan kapalnya ketua INSA sendiri harus menunggu terkadang satu minggu (kapal petikemas), ini sebuah pemandangan yang sangatlah tidak enak," lanjutnya.

Stenvens menambahkan bahwa Pelindo III sesungguhnya bukan hanya sekedar mitra kerja, bukan hanya sekedar penyedia lahan, bukan hanya sekedar penyedia layanan, tetapi Pelindo III sesungguhnya adalah wajah dari sistem logistik Indonesia di mata dunia.

"Saya berharap Pelindo III dapat menunjukkan inner beauty nya di mata dunia, buatlah kami tersenyum selalu," pungkas Stenvens sambil tersenyum. (Berlian 3)



Stenvens H. Lasawengen,
Ketua DPC INSA Surabaya

PELABUHAN TANJUNG WANGI DILENGKAPI HOPPER

“Meningkatnya volume barang di Tanjung Wangi, diantisipasi dengan penambahan alat bongkar muat”



Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Wangi

PADA mulanya, kegiatan pelabuhan di kabupaten paling timur Pulau Jawa ini berlangsung di muara Sunai Lo, pada sisi timur kota Banyuwangi, yang kini disebut sebagai Pelabuhan Boom. Tetapi akibat tingginya sedimentasi yang berakibat pada tingginya biaya pemeliharaan, lokasi pelabuhan umum yang diusahakan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) sejak 1 Januari 1974 dipindahkan ke desa Meneng, berdekatan dengan Pelabuhan Penyeberangan Jawa - Bali di Ketapang sekitar 12 Km sebelah utara pelabuhan lama.

Mungkin hanya sebuah kebetulan, bahwa pelabuhan baru yang diberi nama Tanjung Wangi, sering kali berada dalam suasana kesibukan tinggi, tetapi acap kali juga merosot sapai tahap cukup “meneng” yang berarti diam. Karenanya seringkali menghadapi dilema untuk tumbuh dan berkembang. Pernah mengalami masa jaya ketika menjadi pelabuhan bongkar bagi komoditas beras impor, namun ketika Pemprov Jatim mengubah kebijakan pembongkaran beras impor harus dilakukan di Tanjung

Perak, maka kegiatan pelabuhan di ujung timur Pulau Jawa ini kian lesu.

Tetapi kemudian disusul perannya sebagai pelabuhan pengumpulan peralatan eksplorasi pemboran minyak/gas lepas pantai (shore base station). Namun ketika kegiatan itu telah memasuki tahap eksploitasi, Tanjung Wangi juga kembali ke kondisi “meneng”. Deklinasi ini mengakibatkan penurunan status dari pelabuhan kelas-2 menjadi kelas-3, sederajat dengan Kumai dan Lembar.

Wacana Petikemas

Kondisi eksisting Pelabuhan Tanjung Wangi yang mengoperasikan dermaga 518 meter dan kolam -14 meter LWS tanpa memerlukan pemeliharaan, pada hakekatnya memiliki keunggulan tersendiri. Tetapi akibat hinterlandnya yang kurang mendukung, maka wacana untuk menjadikan Tanjung Wangi sebagai pelabuhan alternatif bongkar muat petikemas, masih belum dapat terwujud.

Ketika tahun 2000 sudah dimulai kerjasama dengan Port Klang Malaysia yang di Banyuwangi diwakili oleh PT Timor Nusantara untuk membuka pelayanan petikemas, tetapi berakhir tanpa kelanjutan.

Juga pada awal terjadinya gangguan trucking petikemas akibat luapan Lumpur Lapindo di Porong, Pemprov Jatim didukung KADIN berencana mengalihkan sebagian bongkar muat



Suasana
Pelabuhan
Tanjung
Wangi
Banyuwangi.

petikemas asal kawasan timur Provinsi Jatim dari Tanjung Perak ke Tanjung Wangi, ternyata juga tak terealisasi.

Fenomena ini cukup ironis, mengingat bahwa setiap hari lalu lintas angkutan petikemas antara Jawa-Bali menggunakan truk tak pernah sepi, tetapi tak satupun yang singgah di Tanjung Wangi. Oleh karenanya, daripada berharap pada hal-hal yang jauh di luar jangkauan, Manajemen Terminal Operator Pelabuhan Tanjung Wangi lebih memilih untuk lebih fokus terhadap kondisi yang ada pada saat ini.

Peningkatan Tonnage

"Harus kami akui, bahwa dalam tahun 2012 ini terjadi penurunan arus kapal yang berkunjung ke Pelabuhan Tanjung Wangi. Namun juga harus dicatat bahwa penurunan dalam unit ini, dibarengi dengan peningkatan dalam jumlah tonnage komoditi yang dibongkar muat di pelabuhan ini" jelas General Manager Terminal Operator Pelabuhan Tanjung Wangi Bangun Swastanto dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Dijelaskan, bahwa pada dasarnya arus barang yang masuk lewat Tanjung Wangi tergolong cukup tinggi. Kalau pada tahun 2012 dalam RKA dianggarkan mencapai 400.000 ton, maka hingga bukan November yang lalu telah dicapai 330.000 ton, dan dalam sisa satu bulan selama Desember diprediksi akan dapat mencapai target. Namun sampai saat ini pelabuhan yang berada di perlintasan Jawa-Bali-Nusa Tenggara Barat-Nusa Tenggara Timur tersebut masih mengalami kekurangan gudang,

hingga beberapa jenis komoditi sering tertumpuk di dermaga.

Dari catatan bongkar muat di Tanjung Wangi, maka pupuk menempati posisi teratas, disusul oleh komoditas semen curah maupun in bag, kontribusi dari PT Semen Bosowa dan PT Indocement. Terkait dengan telah ditandatanganinya kesepakatan antara Pelindo III dengan PT Pupuk Indonesia, diprediksi dalam waktu mendatang bongkar muat komoditas pupuk akan kian meningkat.

Investasi Alat

Guna mengantisipasi pertumbuhan positif tersebut, pada tahun 2013 nanti Pelindo III akan mengucurkan investasi dengan pengadaan alat bongkar muat curah kering di Pelabuhan Tanjung Wangi. Hal ini sesuai dengan karakteristik bongkar muat komoditas yang mendominasi di Pelabuhan Tanjung Wangi, terdiri dari semen yang sebagian dikirim untuk keperluan pembangunan properti dan prasarana di Bali dan sebagian lagi diserap oleh pasar lokal. Selain itu juga terdapat komoditas pupuk untuk keperluan lokal, dan sesekali terjadi bongkar muat beras serta gula pasir.

"Manajemen Pelindo III mengarahkan agar kedepan nanti Tanjung Wangi dapat menjadi pusat bongkar muat komoditi curah kering untuk Kawasan Timur Indonesia. Karenanya kami berharap terjadinya sinergi antar stakeholder pelabuhan, seperti pemilik barang, pergudangan di luar lini satu, perbankan dan institusi lainnya dapat mendukung kesiapan layanan kepelabuhanan dalam dua puluh empat jam sehari dan tujuh hari dalam sepekan" ujar Bangun Swastanto mengakhiri penjelasannya. (Jamrud)

“

“Manajemen Pelindo III mengarahkan agar kedepan nanti Tanjung Wangi dapat menjadi pusat bongkar muat komoditi curah kering untuk Kawasan Timur Indonesia.

”



Suasana di kolam Pelabuhan Tanjung Perak.

ANGKUTAN LAUT NASIONAL MAKIN MENINGKAT

Selain peningkatan jumlah armada niaga nasional, terjadi pula peningkatan jumlah muatan yang diangkut

INSTRUKSI Presiden (Inpres) No.5 tahun 2005 tentang pemberdayaan industri pelayaran nasional yang menasar terselenggaranya azas cabotage, tampaknya makin menunjukkan hasil positif. Berbagai pebisnis yang terkait dengan pelayaran, pemilik barang, eksporter dan forwarder yang dihubungi Reporter Dermaga, memberikan tanggapan positif terhadap pertumbuhan yang terjadi selama hampir sepuluh tahun sejak diterbitkannya ketentuan tersebut. Kendati demikian pada umumnya mereka juga mengkritisi tentang masih terdapatnya regulasi yang kurang berfihak kepada penyelenggaraan azas cabotage, serta masih lemahnya dukungan lembaga keuangan dan perbankan kepada industri pelayaran dan kepelabuhanan.

Selain terjadi peningkatan jumlah perusahaan pelayaran pemegang SIUPAL (Surat Ijin Usaha Perusahaan Angkutan Laut) dan SIOPSUS (Surat Ijin Operasional

Pelayaran Khusus), juga telah terjadi kenaikan jumlah serta volume angkut kapal berbendera nasional. Hal tersebut diikuti oleh kenaikan jumlah pelabuhan-pelabuhan yang disinggahi.

“Yang patut disyukuri dari kondisi tersebut adalah meningkatnya peran kapal-kapal berbendera nasional dalam “merebut” pangsa pasar angkutan barang kapal-kapal berbendera asing yang beroperasi di Indonesia. Hal ini memberi petunjuk bahwa obsesi untuk menjadi tuan rumah di laut sendiri, sudah kian mendekati kenyataan” tutur Ketua DPP INSA (Indonesia National Ship-owner Association) Carmelita Hartoto dalam perbincangan dengan Dermaga di Jakarta beberapa waktu lalu.

Peningkatan Kinerja

Peningkatan kinerja angkutan laut nasional hingga tahun 2012 lalu, terjadi pada jumlah perusahaan pelayaran,

armada yang dioperasikan, kapasitas ruang muatan, sampai dengan komoditas yang diangkut. Sesuai data Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan RI, memasuki triwulan ke-4 tahun 2012 lalu, jumlah perusahaan angkutan laut nasional mengalami kenaikan sebesar 6,3%, dari sebanyak 2.106 perusahaan menjadi 2.248 perusahaan. Sedang untuk perusahaan angkutan laut khusus meningkat 2,5%, dari sebelumnya 398 perusahaan menjadi 407 perusahaan.

Jumlah armada niaga nasional yang dioperasikan oleh perusahaan angkutan laut nasional juga mengalami peningkatan. Menjelang akhir tahun 2012 lalu, jumlah kapal berbendera Indonesia, tercatat sebanyak 11.620 unit dengan kapasitas 16.078.450 GT setara 18.541.484 DWT. Sedangkan yang dimiliki oleh pemegang SIOPSUS sebanyak 1.656 unit dengan kapasitas 606.771 GT atau 729.665 DWT. Sebagai perbandingan, pada tahun 2005 jumlah armada angkutan laut pemegang SIUPAL tercatat sebanyak 4.659 unit, sedangkan pemegang SIOPAL yang mempunyai kapal sebanyak 1.382 unit.

Terkait dengan kenaikan GT/DWT, maka dari sisi kapasitas terpasang armada niaga nasional juga mengalami peningkatan. Untuk kapasitas terpasang pemegang SIUPAL sampai menjelang akhir 2012, tercatat 18.748.665 DWT sedangkan pada tahun sebelumnya baru 16.920.494 DWT. Sementara itu, jumlah muatan yang diangkut oleh perusahaan angkutan laut nasional dalam negeri, juga mengalami kenaikan. Kalau di tahun 2011 jumlah muatannya sebanyak 320.268.546 ton, sementara pada triwulan ketika tahun 2012 telah mencapai 283.494.351 ton.

Azas Cabotage

Kepala Sub Direktorat Angkutan Laut Ditjen Hubla Junaidi menjelaskan bahwa berkembangnya industri pelayaran dalam negeri, terkait dengan upaya pemerintah didalam membuat kebijakan penerapan azas cabotage yang mengharuskan muatan dalam negeri diangkut dengan kapal berbendera Indonesia, sehingga perusahaan angkutan laut dalam negeri mampu mendapatkan muatan.

"Melalui perubahan term of trade dimana pemilik muatan dari Indonesia bisa sebagai pihak yang menunjuk penggunaan kapal untuk mengangkut muatannya, pemerintah juga terus berupaya agar angkutan luar negeri meraih pasar untuk muatan dari/ke luar negeri" ujar Junaedi pada diskusi yang diselenggarakan oleh Badan Pengembangan & Penelitian Kementerian Perhubungan.

Dalam pada itu, ditengah berbagai peningkatan kinerja angkutan laut nasional tersebut, Kepala Badan Pusat Statistik (BPS) Suryamin menyampaikan data penurunan jumlah penumpang kapal laut. Menurunnya penumpang angkutan laut dalam negeri selama bulan Januari hingga Oktober 2012, hanya tercatat 5,7 juta orang. Jumlah ini merupakan penurunan 1,37% dibanding dengan periode yang sama pada tahun 2011. Namun ditinjau dari barang yang diangkut terjadi kenaikan 13,67% atau mencapai 176,1 juta ton.

Dari kajian para pengamat transportasi, penurunan jumlah pengguna angkutan laut tersebut, utamanya disebabkan oleh kian terjangkaunya harga tiket pesawat

udara pada jalur-jalur utama seperti Jakarta-Medan/Padang/Surabaya/Makassar/Denpasar, atau jalur-jalur Surabaya-Banjarmasin/Kupang/Makassar/Bitung/Ambon/Jayapura yang semula merupakan jalur yang didominasi oleh angkutan laut. Selain harga tiket yang terjangkau, beralihnya pilihan menggunakan angkutan udara juga disebabkan oleh faktor-faktor: kecepatan waktu tempuh, banyaknya jalur penerbangan dan armada yang melayaninya, serta kemudahan dalam reservasi.

Yang Terkikis

Menurunnya jumlah penumpang kapal laut pada jalur-jalur tertentu oleh para peneliti dinilai sebagai adanya peningkatan daya beli masyarakat sebagai pencerminan peningkatan ekonomi. Namun kondisi tersebut cukup mencemaskan bagi perusahaan pelayaran angkutan penumpang dalam negeri, baik yang berbadan hukum BUMN maupun swasta. Dalam kenyataan, kecuali untuk bulan-bulan yang berbareng dengan hari raya keagamaan atau liburan panjang bagi para pelajar/mahasiswa, maka hampir selalu terjadi penurunan jumlah penumpang pada tiap bulannya.

Sebagai perbandingan, jumlah penumpang yang diberangkatkan pada Oktober 2012 tercatat 562.800 orang, yang berarti penurunan 4,58% dibanding dengan capaian pada

“

“Yang patut disyukuri dari kondisi tersebut adalah meningkatnya peran kapal-kapal berbendera nasional dalam “merebut” pangsa pasar angkutan barang kapal-kapal berbendera asing yang beroperasi di Indonesia.”

”

bulan September. Penurunan jumlah penumpang angkutan laut ini terjadi dipelabuhan-pelabuhan embarkasi/debarkasi Tanjung Perak Surabaya, Tanjung Priok Jakarta, Belawan Medan Ujungpandang Makassar. Patut dicatat bahwa di pelabuhan embarkasi Balikpapan, justru terjadi kenaikan pengguna kapal laut sebesar 35,25%.

Pada periode tersebut, juga terjadi penurunan jumlah barang yang diangkut, menjadi 16,3 juta ton, yang berarti penurunan 1,12% dibanding yang dicapai pada bulan sebelumnya.

Secara keseluruhan sejak bulan Januari hingga Oktober 2012, jumlah penumpang angkutan laut dalam negeri mencapai 5,7 juta orang atau turun 11,37% bila dibanding dengan periode yang sama pada tahun 2011. Penurunan jumlah penumpang terjadi di pelabuhan-pelabuhan embarkasi/debarkasi Tanjung Perak (13,23%), Tanjung Priok (12,88%), dan Belawan (4,12%) Sebaliknya, jumlah penumpang di pelabuhan embarkasi/debarkasi Makassar terjadi kenaikan 11,54%, dan di Balikpapan naik 5,62%. (Berlian2)



HESKIEL SASIANG, **K3 Harus Dibudayakan**

Senior Manager Manajemen Risiko dan Mutu Pelindo III, **Heskiel Sasiang**

Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) di suatu perusahaan merupakan salah satu upaya perusahaan dalam rangka pengendalian risiko yang berkaitan dengan kegiatan kerja, guna terciptanya tempat kerja yang aman, efisien, dan produktif,” demikian yang dikatakan Senior Manager Manajemen Risiko dan Mutu Pelindo III Heskiel Sasiang saat ditemui reporter Majalah Dermaga belum lama ini.

Menurutnya, penerapan SMK3 di perusahaan khususnya Pelindo III merupakan komitmen manajemen terhadap Undang-undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, serta Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3).

“Ini sekaligus sebagai bentuk jaminan perusahaan terhadap pelanggan, mereka kan inginnya aman, baik kapal, muatan, hingga pekerjanya, jadi penerapan SMK3 ini diharapkan dapat memberikan jaminan keamanan bagi mereka,” lanjut Heskiel.

Saat ini hampir seluruh cabang Pelindo III telah menerapkan SMK3 di lingkungan masing-masing. Ini dapat dilihat dari peralatan-peralatan pendukung K3 yang ada di masing-masing cabang, walaupun masing-masing cabang berbeda-beda.

“Karakteristik masing-masing cabang berbeda, Cabang Tanjung Perak misalnya, tentunya akan berbeda dengan Cabang Bima atau Maumere,” lanjut pria berkacamata itu.

Namun demikian, Senior Manager berusia 53 tahun itu menganggap K3 saat ini belum sepenuhnya membudaya di lingkungan masyarakat kita. Hal itu berkaitan dengan

sumber daya manusia (SDM) yang belum sepenuhnya sadar akan pentingnya K3.

Masih banyak ditemui di lapangan pegawai atau pekerja yang tidak memakai helm, rompi *scotlite*, dan perlengkapan alat pelindung diri (APD) lainnya saat berada di area yang seharusnya menggunakan APD. Itu merupakan contoh kecil dari belum membudayanya K3 di Pelindo III.



Praktek K3 di Laut

"Kesadaran K3 kita masih kurang, tergantung siapa yang memimpin saat itu. Jika di cabang General Manager-nya memiliki komitmen yang tinggi terhadap K3, maka K3 akan berjalan dengan baik pula, tetapi jika komitmennya kurang, pelaksanaan K3 juga akan kurang. Itulah kenapa belum membudaya, masih bergantung pada figur dan contoh," katanya.

Pihaknya selaku penanggungjawab risiko dan mutu di lingkungan Pelindo III tak bosan-bosannya untuk melakukan sosialisasi mengenai pentingnya K3 di perusahaan. Serangkaian sosialisasi dan pelatihan diadakan untuk membudayakan K3 di seluruh cabang perusahaan.

"Kami di Kantor Pusat sifatnya membina cabang untuk pelaksanaan K3, untuk aplikasi di tiap-tiap cabang tergantung komitmen General Manager dan seluruh staf yang ada di tiap-tiap cabang itu sendiri," tambah Heskier.

Tahun 2012 lalu, sebanyak tujuh cabang Pelindo III meraih penghargaan Bendera Emas SMK3 dari Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi. Penghargaan tersebut sebagai salah satu bukti implementasi SMK3 di lingkungan Pelindo III.

Tujuh cabang tersebut meliputi Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dengan capaian 86%, Pelabuhan Banjarmasin dengan capaian 85%, Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dengan capaian 85%, Terminal Petikemas Semarang (TPKS) dengan capaian 90%, Pelabuhan Kotabaru dengan capaian 85%, Pelabuhan Tenau Kupang dengan capaian 87% dan Pelabuhan Benoa Bali dengan capaian 85%.

"Hanya tujuh cabang yang meraih Bendera Emas SMK3 bukan berarti cabang-cabang yang lain belum menerapkan SMK3, mereka hanya belum bisa memenuhi kriteria-kriteria penilaian yang disyaratkan, itu saja," bela Heskier.

Diperlukan kesadaran seluruh pihak agar SMK3 dapat berjalan dengan baik di suatu instansi. Kesadaran yang bukan hanya sesaat namun kesadaran akan pentingnya Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3). Sudah selayaknya kita patuh pada aturan mengenai K3 sebagai bagian dalam rangka melindungi diri dan perusahaan dari berbagai macam resiko.

"Sudah sepatutnya kita menjalani setiap kegiatan kita dengan semangat dan mengakhirinya dengan selamat," kata Heskier saat mengakhiri perbincangan dengan Reporter Majalah Dermaga. (Berlian 3)



Aman, kerja pakai Safety.

EXCELLENT SAFETY CULTURE

Budaya keselamatan (*safety culture*) merupakan kunci untuk mendukung tercapainya peningkatan keselamatan dan kesehatan kerja (K3) dalam organisasi. Apa itu budaya keselamatan? Budaya keselamatan adalah sifat dan sikap dalam organisasi, individu yang menekankan pentingnya keselamatan. Oleh karena itu, budaya keselamatan mempersyaratkan agar semua kewajiban yang berkaitan dengan keselamatan harus dilaksanakan secara benar, seksama, dan penuh rasa tanggung jawab. Namun budaya di setiap organisasi itu berbeda-beda dan bervariasi karakteristiknya seperti sebuah keluarga yang memiliki perbedaan dari keluarga lainnya. Pertanyaannya apakah sudah banyak organisasi dan individu yang melibatkan keselamatan dalam budayanya?

Walaupun K3 telah "dianggap penting" dalam aspek kegiatan operasi namun didalam pelaksanaannya masih saja ditemui hambatan serta kendala-kendala. Salah satu hambatan

tersebut tidak lain adalah hambatan sosial budaya. Artinya budaya keselamatan di negara kita masih patut dipertanyakan.

Lalu bagaimana cara untuk meningkatkan dan "menyuburkan" budaya keselamatan tersebut?

Jawabannya adalah komitmen dan kepemimpinan (*leadership*). Komitmen untuk keselamatan akan muncul jika setiap organisasi atau individu dengan jelas memahami manfaat positif yang diperoleh dari keselamatan tersebut. Memahami memanfaatkan menciptakan keinginan yang kuat untuk meningkatkan budaya keselamatan dan selanjutnya organisasi atau individu akan menginvestasikan waktu dan uang secara serius ke manajemen dan program keselamatan yang efektif (inilah komitmen).

Kepemimpinan / *leadership* juga erat hubungannya dengan budaya. Kepemimpinan merupakan hal yang sangat penting dalam setiap program di organisasi atau kesatuan masyarakat termasuk program-program keselamatan.

Setiap hari, pemimpin seperti mandor, supervisor, manajer, bupati, gubernur, pemimpin keluarga dll memiliki banyak kesempatan untuk berkomunikasi dan bertindak dengan cara yang menunjukkan kepemimpinannya dalam hal keselamatan (safety leadership). Sayangnya, peluang tersebut sering tidak terjawab karena mereka tidak memandang ini sebagai peluang. Mereka sering tidak mengerti bahwa ekspresi sederhana dalam kepemimpinan untuk safety dapat menghasilkan manfaat besar. Ketidakmampuan untuk melihat peluang kepemimpinan ini sama saja dengan membatasi potensi perusahaan atau organisasi untuk berhasil.

Setiap individu pada semua tingkat

yang tidak dapat dipisahkan. Karena itu efektifitas dari program keselamatan sangat tergantung dari budaya dan kepemimpinan.

“Safety Leadership” dalam membangun Budaya K3

Pengalaman para pakar yang sudah banyak menjalankan best practices penerapan budaya keselamatan kerja, dengan tegas mengatakan bahwa “Pengembangan budaya keselamatan dimulai dari manajemen puncak dan tim manajemen dalam organisasi”.

Safety leadership sangat berperan sebagai kunci keberhasilan dalam membangun budaya keselamatan yang kuat pada industry beresiko tinggi.

di setiap industri sangat tergantung dari komitmen pihak *top management* dalam menumbuhkembangkan budaya keselamatan di organisasinya masing-masing.

Budaya keselamatan dalam budaya dan nilai lokal

Beberapa budaya lokal di negara kita sebenarnya sudah memiliki nilai-nilai keselamatan seperti budaya Jawa yang memiliki pepatah “*gremet-gremet waton selamat*” yang artinya merayap asalkan selamat dan “*alon-alon waton kelakon*” yang artinya pelan-pelan asal selamat (terlaksana). Ini bukan berarti mengajarkan untuk selalu lambat, tapi maksudnya adalah utamakan keselamatan (*safety first*), setelah keselamatan terjamin barulah kualitas dapat dicapai. Jadi maksud pepatah Jawa tersebut adalah mengerjakan sesuatu dengan dasar yang jelas, dengan cara yang selamat, efektif dan efisien dan tujuan tercapai dengan baik. Prinsip bekerja *alon-alon waton kelakon* tidak mengisyaratkan untuk kita bersantai-santai atau berleha-leha tetapi lebih mengisyaratkan agar kita tidak terburu-buru dan selalu waspada, silahkan saja orang lain menyalip jika memang mau duluan, yang penting kita menikmati dulu proses optimasi yang kita lakukan, dan kita tidak terlalu bernaftu mengejar yang sudah mendahului, karena perlahan tetapi mantap itu juga sama pentingnya dibandingkan langsung tancap gas tanpa pernah ngerem.

Di budaya Jawa juga ada beberapa pepatah lain yang memiliki makna keselamatan seperti; “*aja nggege mangsa*” yang artinya jangan mempercepat musim atau waktu, makna sejatinya adalah jangan memaksakan diri dalam memperoleh hasil sebelum waktunya, karena apa yang didapat pasti tidak memuaskan, janganlah mengejar atau mempercepat produksi tapi mengabaikan keselamatan, nyawa Anda lebih berharga dari waktu yang Anda kejar; “*cagak amben cemethi tali*” yang bermakna dalam mengerjakan pekerjaan-pekerjaan sulit, berbahaya, dan berat diperlukan orang yang benar-benar mumpuni, disini tersirat bahwa bahaya dalam pekerjaan harus diantisipasi dan diperlukan training bagi pekerjaanya



Praktek K3 di Laut

organisasi atau kesatuan masyarakat adalah orang-orang yang mencoba untuk melakukan terbaik yang mereka bisa dengan apa yang mereka punya. Masalahnya adalah, mereka tidak selalu memiliki sumber daya fisik dan dukungan psikososial untuk mencapai hasil yang diharapkan. Mungkin karena pemimpin tidak menyediakan sumber daya tersebut. Mengapa? Pada akhirnya, budaya lah yang tidak mendukung kepemimpinan dan manajemen termasuk dalam kepemimpinan dan manajemen keselamatan yang efektif. Namun bagaimanapun pemimpin lah yang seharusnya bisa menciptakan atau mengarahkan budaya pada orang-orang yang dipimpinnya tersebut termasuk dalam budaya keselamatan. Ya, budaya dan kepemimpinan adalah suatu hal

Berdasarkan hasil kajian, atribut-atribut *safety leadership* adalah: Pimpinan sebagai Role Model yang sangat mengandalkan faktor keteladanan, etika kerja yang kuat, tanggung jawab, kepribadian, keterbukaan, kepercayaan, konsistensi, memotivasi dan komunikasi yang efektif untuk mewujudkan keselamatan. Pemimpin pembelajar untuk meningkatkan keselamatan secara berkelanjutan, berdasarkan *Shell Global Solution*, gaya kepemimpinan keselamatan disusun dalam 4 kategori, yaitu *Telling, Teaching, Participating, Delegating*. Pemimpin yang berbagi pengetahuan, melaksanakan *transfer knowledge* melalui *coaching, mentoring, dan conseling* untuk berbagi pengetahuan keselamatan kepada generasi penerus kepemimpinan keselamatan. Kemajuan dan penerapan *safety leadership*



Praktek K3 di Laut

agar bena-benar mumpuni; *"jer basuki mawa beya"* yang maknanya untuk mendapatkan keselamatan, kesejahteraan, dan kebahagiaan hidup senantiasa memerlukan biaya, kerja keras, dan pengorbanan, begitu pula dengan K3, untuk mencapainya perlu investasi tapi percayalah bahwa investasi itu akan menguntungkan.

Di budaya Melayu terdapat pepatah *"kalau pandai meniti buih, selamat badan sampai ke seberang"* yang artinya orang yang pandai membawa diri, tentulah selamat hidupnya. Walaupun bermakna umum tapi mengandung arti keselamatan juga. Untuk mencapai suatu tujuan, misal target produksi dengan selamat maka harus bisa melewati pekerjaan di proses produksi dengan memperhatikan aspek keselamatan. Ada juga pepatah Melayu *"mencegah lebih baik daripada mengobati"* atau *"menolak kerusakan lebih utama daripada menarik kemaslahatan."* Hal ini sesuai dengan program K3 sebaiknya lebih ke preventif dan promotif daripada kuratif. Ada juga peribahasa Melayu *"baik jadi ayam betina supaya selamat"*, maknanya jangan menonjolkan sok berani sebab hanya mendatangkan kesusahan belaka dengan kata lain hindarilah perilaku yang berisiko dan menantang bahaya. Selain itu ada pepatah Melayu *"jangan tergopoh gapah dalam melaksanakan sesuatu perkara"* yang artinya mirip dengan *"alon-alon waton kelakon."*

Di budaya Tionghoa terdapat filosofi *"carilah pekerjaan yang kamu tidak bekerja"* atau *"carilah pekerjaan yang betul-betul kamu senang, maka seumur*

hidup kamu tidak perlu lagi menyebutnya bekerja" (Confucius). Walaupun tidak secara eksplisit menyinggung keselamatan kerja fisik namun secara implisit filosofi ini mempunyai pesan yang senada dengan ergonomi yang merupakan prinsip dari K3 yakni *"fitting the job to the man"* yakni sesuaikan pekerjaan dengan individu karena setiap individu memiliki karakteristik yang berbeda-beda baik itu karakteristik non fisik maupun fisik (antropometri), sehingga pekerjaan dapat dilakukan secara selamat dan sehat tidak hanya fisik namun juga mental serta produktif sehingga kualitasnya tinggi.

Tips menumbuhkan budaya K3

Apakah cukup dengan peraturan keselamatan kerja, kebijakan keselamatan kerja, hingga sistem? Yang ada di setiap perusahaan adalah upaya yang dilakukan untuk keselamatan kerja selama karyawan bekerja di perusahaan hingga menjadi bagian dari budaya hidupnya. Tetapi terkadang ada sebagian tenaga kerja yang merasa aturan, kebijakan, atau sistem tersebut membuat kerja menjadi tidak nyaman, serba dibatasi, bahkan tidak efisien sehingga mereka menjadi tidak peduli dengan keselamatan kerja. Bagaimana agar orang-orang tersebut dapat tumbuh motivasi dirinya untuk selalu hidup dengan Budaya Keselamatan Kerja?

Berdasarkan 13 riset mengenai motivasi, EHS Magazine mengutip 10 cara untuk menumbuhkan motivasi diri seseorang, yaitu:

1. Komunikasikan kebijakan atau aturan keselamatan kerja dengan cara yang rasional dan mudah dipahami, sehingga tidak terkesan memaksa.
2. Tunjukkan empati berdasarkan prinsip. Seseorang tidak mau melakukan apa yang diperintahkan orang lain (seseorang tidak bisa dipaksa untuk melakukan sesuatu), dengan cara menjelaskan setiap kebijakan dan aturan dengan rasional sehingga setiap orang mau menerima dan melaksanakannya.
3. Gunakan bahasa yang bersifat personal. Contohnya kata-kata: "keselamatan kerja adalah kewajiban kita bersama" lebih baik dari pada kalimat "keselamatan kerja adalah budaya perusahaan yang harus dilaksanakan".
4. Libatkan setiap orang dalam proses perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kerja mereka.
5. Kumpulkan saran dan pendapat dari mereka yang terkena kewajiban dari aturan dan kebijakan tersebut.
6. Tentukan tujuan atau target yang ingin dicapai bersama-sama dengan semua orang atau tim kerja. Untuk menentukan tujuan/target dapat menggunakan rumus SMART: *Specific, Motivational, Achievable, Relevant and Trackable*.
7. Buat program penghargaan bagi siapapun yang memiliki prestasi dalam menjalankan budaya keselamatan kerja di perusahaan.
8. Dengarkan alasan dan tetap bersifat empati apabila ada pelanggaran aturan/kebijakan keselamatan kerja serta komunikasikan dengan baik untuk menyelesaikan permasalahan yang terjadi.
9. Adakan diskusi atau acara kelompok/tim kerja dalam menentukan target atau tujuan, dengar pendapat, perayaan keberhasilan, dll.
10. Kembangkan dan menerapkan strategi untuk meningkatkan kepercayaan antar sesama orang.

Mari kita bersama-sama membangun motivasi terhadap orang disekitar kita menuju budaya keselamatan kerja. Mulailah pembudayaan K3 dari diri kita sendiri.

Think Safety - Act Safely!
Salam Safety

Kenali Risiko KECELAKAAN di Tempat Kerja



(Referensi Implementasi Fatal Risk Standart di PT TPS)

Fatal Risk Standart adalah suatu kebijakan untuk mengidentifikasi risiko-risiko pekerjaan yang mempunyai potensi kematian di dalam operasional terminal petikemas, PT. Terminal Petikemas Surabaya (PT. TPS). Setiap lingkungan kerja mempunyai karakteristik dan lingkungan kerja yang spesifik, sehingga kebijakan fatal risk standart yang diberlakukan berbeda satu sama lain. Sebagai operator terminal petikemas, PT. TPS menetapkan fatal risk standart yang di dalamnya terdapat 7 (tujuh) point aktivitas secara umum ada di pelabuhan-pelabuhan berstandar internasional.



Fatal Risk Standart yang pertama adalah Keselamatan Pejalan Kaki (*Pedestrian Safety*). Dalam suatu lingkungan pastilah terjadi mobilitas pejalan kaki disamping mobilitas kendaraan dan peralatan. Mempertimbangkan hal itu,

maka diperlukan suatu ketentuan dan sarana yang mengatur mobilitas pejalan kaki di lingkungan kerja yang mampu mengurangi bahkan menghilangkan risiko kecelakaan terhadap pejalan kaki. Di lingkungan kerja PT. TPS telah disiapkan jalur-jalur dan aturan-aturan khusus untuk pejalan kaki, seperti jalur pejalan kaki terpisah dengan jalur kendaraan dan peralatan, setiap pejalan kaki wajib menggunakan alat pelindung diri (APD) yang standart, dilarang menggunakan telepon selular sambil berjalan, dll. Jika ada pejalan kaki yang melanggar ketentuan tersebut Pihak Keamanan dan Pihak K3 akan memberikan sanksi terhadap pejalan kaki yang melakukan pelanggaran bahkan sanksi tersebut bisa berupa tidak boleh melakukan aktivitas di lingkungan kerja PT. TPS.



Fatal Risk Standart yang kedua adalah Alat Bergerak (*Mobile Equipment*). Kegiatan operasional di area kerja pelabuhan melibatkan banyak kendaraan dan peralatan yang bergerak seperti *Container Crane (CC)*, *Rubber Tired Gantry (RTG)*, dll, dengan kapasitas muat dan angkat yang besar. Untuk menekan risiko kecelakaan kerja yang diakibatkan kendaraan dan peralatan bergerak diperlukan sarana dan prosedur kerja yang aman. PT. TPS telah menyediakan sarana dan menerapkan prosedur kerja untuk Alat Bergerak dengan standart keselamatan kerja yang tinggi, seperti penggunaan lampu putar (*rotary lamp*), batas kecepatan 30 km per jam, pemantauan kecepatan kendaraan secara rutin, pemasangan fitur-fitur keselamatan di setiap alat, dll. Ketentuan ini juga diberlakukan bagi kendaraan luar yang memasuki area kerja terbatas PT. TPS.



Fatal Risk Standart yang ketiga adalah Menangani Muatan (*Handling Load*). Setiap kegiatan yang berhubungan dengan penanganan muat dan angkat yang besar pasti mempunyai risiko kecelakaan kerja yang tinggi, sehingga dibutuhkan sarana dan prosedur kerja dengan standart



Container Yard di TPS

keselamatan yang tinggi. Misalnya setiap peralatan bongkar muat yang digunakan dipastikan sudah tersertifikasi dan sebelumnya dilakukan pengecekan secara rutin, melarang setiap pekerja berada di bawah muatan yang sedang ditangani karena jika terjadi kegagalan muatan tersebut dapat jatuh dan mengakibatkan terjadi korban jiwa, dll. Selain itu setiap peralatan yang dimiliki dilengkapi dengan prosedur pengoperasian yang aman.



Fatal Risk Standart yang keempat adalah Bekerja di Ketinggian (*Working at Height*). Personil yang melakukan pekerjaan di ketinggian mempunyai risiko kecelakaan kerja yang lebih tinggi. Faktor

kecerobohan dan kelalaian yang berakibat fatal harus direduksi semaksimal mungkin, oleh sebab itu setiap personil yang bekerja di ketinggian harus memahami penilaian risiko kerja, sehingga dalam pelaksanaan bekerja di ketinggian penggunaan safety belt dan tali tidak memiliki peredam dilarang digunakan pada saat aktivitas di PT. TPS dan setiap pekerja yang melakukan pekerjaan di ketinggian menggunakan full body harness dilengkapi dengan tali berperedam (absorber). Disamping itu prosedur kerja yang ketat harus dipatuhi dan jika terjadi pelanggaran prosedur maka personil tersebut akan dikenai sanksi.



Fatal Risk Standart yang kelima adalah Keselamatan Kapal (*Vessel Safety*). Sebagai operator pelabuhan dengan standart keselamatan kerja yang tinggi, maka setiap

kapal yang melakukan aktivitas bongkar muat di dermaga PT. TPS harus mematuhi standart dan prosedur yang berlaku. Sebelum dilakukan aktivitas bongkar muat setiap kapal yang sandar akan dilakukan pemeriksaan keselamatan kapal (*Vessel Safety Inspection*) oleh petugas dari pihak operasional bersama ABK untuk memastikan sarana keselamatan kerja di kapal tersebut telah tersedia.



Fatal Risk Standart yang keenam adalah Sarana Tehnik (*Engineering*). Setiap aktivitas tehnik seperti perbaikan memerlukan sarana dan peralatan kerja yang memadai. Di PT. TPS telah disediakan

bengkel (*workshop*) dengan peralatan serta mekanik dan prosedur yang lengkap untuk menunjang aktivitas perbaikan yang aman sehingga kehandalan peralatan yang dimiliki dapat terjaga dan awet.



Fatal Risk Standart yang ketujuh adalah Isolasi (*Isolation*). Sarana dan fasilitas yang mempunyai risiko kecelakaan kerja memerlukan suatu tindakan pengisolasian, seperti mengidentifikasi

titik-titik point isolasi, menerapkan pelaksanaan LOTO (*lock out Tag Out*), serta melengkapi pekerja dengan prosedur kerja dan form di setiap pelaksanaan pekerjaan pengisolasian.

“kecerobohan dan kelalaian yang berakibat fatal harus direduksi semaksimal mungkin”

“Safety Begins with Teamwork”



▼ Sekretaris Perusahaan Sumitro A.B. saat membuka acara Diklat Jurnalistik 2012

PELATIHAN JURNALISTIK FORWAPEL:

SINERGI HUMAS-MEDIA HARUS TETAP TERJAGA

“ Selain menambah wawasan jurnalisme para wartawan juga belajar “perang” dengan praktik flying fox dan war game ”

KERJASAMA antara Pelindo III dengan Forum Wartawan Pelabuhan (Forwapel) Tanjung Perak Surabaya, antara lain diwujudkan dengan penyelenggaraan Pelatihan Jurnalistik di Royal Trawas Camp & Outbon pada pertengahan Desember 2012. Acara dibuka oleh Sekretaris Perusahaan Sumitro Agus Budiarjo yang didampingi oleh Asisten Sekretaris Perusahaan/Kepala Humas Kantor Pusat Pelindo III Edi Priyanto.

Pada kesempatan tersebut, Sekper Pelindo III menyatakan perlunya untuk terus menjaga sinergi antara Humas suatu institusi dengan para jurnalis yang melakukan liputan di lingkungan institusi tersebut. Ujar Sumitro AB: “Salah satu peran humas di dalam suatu institusi adalah menjaga citra institusi yang bersangkutan. Sementara itu para jurnalis mewakili kontrol sosial, agar institusi yang bersangkutan

apat berkaca terhadap kekurangan yang mungkin terdapat di dalam institusi bersangkutan. Kami akan sangat menghargai terhadap tugas jurnalistik yang dilakukan oleh rekan-rekan anggota Forwapel, termasuk bila dalam pemuatan berita tentang pelabuhan terdapat kritik. Namun kami akan lebih menghargai lagi, bila kritik yang dikemukakan oleh para jurnalis berpijak pada pijakan fikir yang sehat,imbang dan solutif”.

Narasumber dalam pelatihan tersebut adalah:

- Kepala Humas Pemprov Jatim Anom Suratno yang diwakili oleh Kasubag Media & Komunikasi Pemprov Jatim Arif Lukman Hakim dengan materi “Sinergitas Humas dan Media”;
- Ketua PWI Jatim Akhmad Munir dengan materi “Etika Jurnalistik”

- Pemimpin Redaksi Harian Bhirawa Wahyu Kuncoro dengan materi "Perspektif Wartawan Modern", dan
- Kepala Biro Perencanaan Kantor Pusat Pelindo III Basori dengan materi "Master Plan Percepatan dan perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dan PT Terminal Petikemas Indonesia (TPI)".

Pelatihan yang diikuti 26 peserta tersebut dilangsungkan dua hari yang diakhiri dengan "Outbond" dan "War Game" yang melibatkan semua peserta, termasuk Kahumas Pelindo III dan seluruh Staf Humas.

Rambu Etika

Sebagai nara sumber kedua, Ketua PWI Jatim Akhmad Munir menekankan perlunya penguasaan Kode Etik Wartawan Indonesia (KEWI) sebagai pedoman kerja jurnalistik bagi para wartawan. Hal tersebut perlu mendapat pemahaman, mengingat bahwa meskipun di Indonesia banyak terdapat asosiasi wartawan, tetapi pada saat ini Dewan Pers hanya mengakui tiga asosiasi yang terdiri dari Persatuan Wartawan Indonesia (PWI), Aliansi Jurnalis Independen (AJI) dan Persatuan Wartawan Televisi. Sementara asosiasi lainnya baru terdaftar pada Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Kemenkumham) saja.

Materi yang disuguhkan oleh Munir yang juga Kepala Perum Antara Surabaya, merupakan kupasan rinci terhadap 11 pasal yang menjadi muatan KEWI. Menurutnya, kode etik tersebut perlu menjadi platform dalam melaksanakan tugas jurnalistik, mengingat di Indonesia saat ini terdapat kelompok media mainstream serta media yang terbit sebagai eforia kebebasan pers pasca reformasi.

"Era keterbukaan informasi saat ini, menjadikan tugas jurnalistik lebih kompleks dan dilematis. Oleh karena itu kami harapkan rekan-rekan wartawan dapat bekerja atas dasar hati nurani, sebab hati nurani merupakan basis kebenaran. Untuk itu kami berharap agar dalam melaksanakan tugas jurnalistiknya, para wartawan Indonesia termasuk rekan-rekan yang melakukan liputan di pelabuhan, harus tetap berpegang pada prinsip profesionalisme, sesuai Kode Etik Wartawan Indonesia yang merupakan rambu-rambu etika" demikian inti paparan Ketua PWI Jawa Timur Akhmad Munir di depan 26 peserta Pelatihan Jurnalistik untuk anggota Forwapel.

Dalam sesi tanya jawab dan diskusi, terkuak berbagai permasalahan yang terkait fenomena munculnya banyak "wartawan" yang mengakibatkan penilaian bisa hingga berakibat pada menurunnya penilaian terhadap profesi jurnalistik. Pada kesempatan itu Ketua PWI Jatim mengingatkan, bahwa tugas wartawan adalah mengumpulkan informasi, menuliskan dalam bentuk berita, untuk kemudian menerbitkan lewat media tempatnya bekerja. "Kalaupun dalam tugas jurnalistiknya para wartawan sering tergoda oleh praktik pemberian "rejek" dari narasumber, kita harus pandai-pandai mensikapi.

Kita boleh menolak atau menerima "rejek" tersebut, namun harus tetap bertekad untuk tak mempengaruhi komitmen kita dalam mengungkap suatu berita sebagai kontrol sosial" ujar Munir yang disambut dengan tepuk tangan meriah dari peserta pelatihan.

Budaya Buruk

Kasubag Media dan Komunikasi Pemprof Jatim Arif Lukman Hakim sebagai pembicara pertama, mengetengahkan tema upaya membentuk sinergitas antara Humas suatu institusi atau dinas dengan awak media, yang isinya mengarah kepada pembeberan banyaknya kendala yang harus dihadapi petugas humas "plat merah" dalam menghadapi wartawan serta lemahnya kondisi internal institusinya. Ujarnya: "Peran humas suatu institusi pemerintah, seharusnya menjadi komunikator dua arah dalam rangka membangun citra institusi tempatnya bertugas. Tetapi dalam praktik sehari-hari, kami sering menghadapi berbagai kendala. Antara lain kelemahan komunikasi humas pemerintah terhadap media. Hal itu disebabkan banyaknya petugas yang masih kurang mampu membangun komunikasi, kurang antisipatif, lemahnya koordinasi, terlalu protektif yang bermuara pada lemahnya SDM yang ada".

Secara khusus Arif juga menyebutkan banyaknya



▲ Kepala Biro Perencanaan M. Basori memaparkan rencana pengembangan pelabuhan

praktik budaya buruk dalam sinergitas dengan awak media. Antara lain dilema yang harus dihadapi pada saat harus memfasilitasi wartawan dengan sekedar tali asih. Arif mengakui bahwa hal tersebut di satu fihak bisa berpotensi mempengaruhi independensi wartawan yang melaksanakan tugas, tetapi di fihak lain juga terdapat fakta bahwa sementara awak media memerlukan sekedar dukungan materiil dalam melaksanakan tugasnya.

Pada bagian lain paparannya, Arif mengakui bahwa secara kelembagaan para petugas humas pemda maupun BUMN sering dihadapkan pada kenyataan kurangnya dukungan internal dan kurang jelasnya garis komando yang menjadi pedoman tugas. Oleh sebab itu, ia berharap terbentuknya persamaan visi dan persepsi terhadap tugas humas, lewat komunitas Badan Koordinasi Kehumasan (Bakohumas).



Foto bersama peserta Diklat Jurnalistik 2012 sebelum kegiatan Outbound.

Sebagai pembicara ketiga, Pemimpin Redaksi harian Bhirawa Wahyu Kuncoro mengingatkan fenomena terjadinya kompetisi mutakhir antar media massa yang sudah mengarah menjadi industri. Diingatkan bahwa untuk masa mendatang, kompetisi antara media cetak, media elektronika dan media cyber akan sangat berpotensi untuk saling "membunuh". Karenanya, kepada para jurnalis disarankan agar terus meningkatkan diri dalam penulisan/penyiaran dengan mengeksplor kemampuan dan peluang yang ada.

Mengejar Ketertinggalan

Dalam paparan terakhir, Kepala Biro Perencanaan Kantor Pusat Pelindo III Basori menjelaskan latar belakang diluncurkannya program MP3EI yang di sektor logistik dijabarkan dalam rencana pelaksanaan *Pendulum Nusantara*. Terhadap rencana tersebut PT Pelindo I, II, III dan IV mengantisipasi dengan membangun sinergi mendirikan PT Terminal Petikemas Indonesia, yang akan berfungsi sebagai badan usaha di sektor pelayanan petikemas domestik. Saat ini, sedang dilakukan kajian hal-hal yang terkait dengan system operasional dan prosedur, karena nantinya pelayanan petikemas pada pelabuhan yang satu dengan lainnya dalam pendulum tersebut, akan seragam.

Ungkap Basori: "Program MP3EI lahir sebagai upaya mengejar ketertinggalan sektor logistik Indonesia dibanding dengan yang telah dicapai oleh negara lain. Adalah cukup menyedihkan apabila pada hari ini kita masih bicara throughput petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok yang baru mencapai 5 juta TEU's per tahun atau Tanjung Perak yang mencapai 3,5 juta TEU's per tahun karena volume angkut kapal masih terbatas pada kisaran 300 sampai dengan 1.500 boxes per call. Sementara

itu Pelabuhan Sri Lanka telah menyiapkan fasilitas untuk melayani kapal-kapal dengan 12.000 boxes per calls dan pelabuhan-pelabuhan di Vietnam yang siap melayani sampai 8.000 boxes per call".

Lambatnya pertumbuhan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, disebabkan oleh banyak faktor. Tetapi penghambat paling dominan, antara lain berupa:

- Akses channel yang sulit dilayari kapal-kapal Post Panamax;
- Pada umumnya, fasilitas maupun peralatan pelabuhan yang ada di Indonesia, dinilai belum mampu menjawab kebutuhan ;
- Luasan sebaran lokasi pelabuhan pengumpan yang mengakibatkan sulitnya melakukan konsolidasi barang.

Dengan kondisi seperti itu, maka pada saat ini di antara seratus Terminal Petikemas dunia, Pelabuhan Tanjung Priok baru berada pada ranking ke-24 dan Pelabuhan Tanjung Perak menempati ranking ke-56. Posisi ini jelas berada dibawah sesama pelabuhan petikemas di Asia Tenggara seperti Singapura (1), Port Klang (16), Tanjung Pelepas (19) maupun Laem Chabang (21). Sedangkan dalam ranking efisiensi pelayanan di antara 144 pelabuhan-pelabuhan yang dinilai, posisi Indonesia berada pada urutan ke-105.

Pada bagian lain paparannya, Kepala Biro Perencanaan Kantor Pusat Pelindo III Basori mengatakan: "Itulah sebabnya, dengan sedikit mengabaikan risiko financial yang bakal terjadi, Pelindo III membangun Terminal Multipurpose Teluk Lamong dan Pelindo II membangun Jakarta New Port Kalibaru. Tujuannya adalah merevitalisasi fasilitas yang ada pada saat ini, sekaligus menyiapkan kebutuhan dalam rangka menjawab pertumbuhan, seperti yang diamanatkan dalam perencanaan integrasi layanan petikemas domestik dengan konsep Pendulum Nusantara".(Berlian1)

“
pemerintah
akan
membangun
beberapa jalur
rel menuju
pelabuhan-
pelabuhan
strategis.
”



Opera House Sydney

LIBURAN KE BENUA KANGURU:

PELABUHAN SYDNEY BANGKITKAN INSPIRASI

Pelabuhan Sydney dikemas menjadi museum dan obyek pariwisata. Laporan kontributor Dermaga dari Australia:

PERBINCANGAN kecil di sudut "Puri Cafe" Ubud, dengan turis Australia Tim Hopkin, tiba-tiba bertaut dengan undangan seorang sahabat lama untuk bernostalgia ke Sydney, yang terakhir dikunjungi pada dua puluh tahun silam. Kemudian muncul pertanyaan menggoda: kalau penduduk Benua Kanguru yang memiliki "bejibun" obyek wisata mulai dari Urulu di utara hingga Taman Nasional Pelabuhan Sydney di sisi selatan saja "kelayaban" sampai ke Ubud dan Tulamben, mengapa kita harus "gentayangan" ke benua selatan itu? Jawaban Tim sangat sederhana, tetapi mendasar:

"To see new horizon, than to build a new concept of life". Kalimat yang sederhana tetapi tampaknya belum menjadi keperluan mendesak bagi kebanyakan orang. Kendati demikian, dalam rangka berfikir "out of the box", undangan yang disertai transfer keuangan US \$5.000 itu, "terpaksa" harus diterima.

Tetapi untuk berkunjung ke Australia bagi penghuni Surabaya, jalannya bisa berliku. Mulai dari mengurus visa yang

harus dilakukan ke Denpasar atau Jakarta, hingga pilihan maskapai penerbangan dengan low price ticket tetapi direct flying, akan cukup memakan waktu dan tenaga.

Akhirnya dipilih menggunakan Malaysia Airways System (MAS) yang dapat memberikan special fare promotion sebesar US \$1.200 (setara hampir Rp.12 juta) per pax pergi pulang. Harga tiket itu bisa dianggap tidak mahal, apalagi dalam hal biaya perjalanan dan "sangu" selama di Aussie sudah ditanggung oleh sahabat lama yang menjadi orang sukses setelah berbelok arah dari peneliti ilmu sosial ke bisnis properti. Tetapi seperti "penyakit" umum kaum duafa, untuk tetap mencari yang termurah dengan harapan

supaya sisa harga tiket dan biaya selama perjalanan, masih cukup lumayan besar untuk mencukupi kebutuhan "orang rumah" yang ditinggalkan.

JKT-KL-SYD

Jalur penerbangannya yang dijanjikan oleh MAS memang direct flight, tetapi titik pemberangkatannya ternyata harus dari Kuala Lumpur menuju Sydney. Tak apa, karena untuk penerbangan Jkt-KL sudah inclusive total fare. Berangkat dari Bandara Soekarno-Hatta jam 05.00 mendarat di KL jam 07.30, bukan karena jaraknya yang jauh, tetapi negara jiran tersebut mempunyai standar waktu satu jam lebih awal dibanding WIB. Maka penerbangan yang hanya satu setengah jam itu seakan molor menjadi dua setengah jam, sama dengan lama penerbangan dari Kupang ke Surabaya.

Penerbangan dari Kuala Lumpur jam 11.00 hingga Sydney jam 15.00 local time, dilewati dengan lebih banyak tidur, karena beberapa kali terbangun, rasa lapar lebih banyak diganjal dengan air minum dalam kemasan dan kue kering "bontotan" dari Jakarta yang lolos dari intaian scanner, dan dimaklum oleh kaki tangan kastam (custom officer). Untuk membeli snack atau makan siang dari pramugari yang banyak senyum, harus berfikir dua-tiga kali karena harganya setara dengan tarif di hotel bintang lima. Sekedar contoh untuk sebotol tanggung air minum kemasan yang di Jakarta hanya seharga Rp.2.500, harga di cabin pesawat menjadi senilai Rp.18.000 dan untuk satu pak biskuit harus merogoh kantong senilai Rp.37.000.

Masih seperti masa lalu, lapangan terbang dan terminal penumpang bandara Sydney merupakan bangunan fungsional yang tak terlalu banyak dijejali counter cendera mata maupun iklan vediotron "penggoda mata". Bahkan priority-lounge bagi pemegang kartu kredit VISA maupun Amex, tak sebesar yang terdapat di Bandara Juanda.

Layanan imigrasi dan bea cukai untuk foreigner, berjalan dengan correct and smart. Ketika mengetahui bahwa yang diperiksa adalah pemegang paspor Indonesia, nona manis yang pada tag-name di dada kirinya tertulis "T. de Boer", tatapan matanya menjadi ramah tanpa meninggalkan kewaspadaan. Ujarnya: "Indonesia? Java? Same time my grandma have told me about her seven years stay in

West Java's dirty small town. If you are for a first time came to Australia, you can see the different of Indonesia and Australia". Dan ia agak terperangah ketika dijelaskan bahwa: "Some year in 1980-1981, I have studied here in Sydney". Setelah "insiden" kecil itu, semua berjalan lancar, apalagi kini tak diperlukan lagi prosesi fogging bagi pendatang dalam rangka menjaga agar tak ada virus yang masuk ke Australia dan merusak industri peternakan dan agro di benua selatan tersebut.

Sydney, the Beauty

Berbeda dengan kota-kota besar lain di Australia yang terlalu business-like, maka Sydney merupakan kota yang bernuansa perdagangan, tetapi tak meninggalkan sejarah dan budaya yang telah terbentuk selama ratusan tahun, sebagai melting-pot para pendatang dari Inggris/Wales yang diantaranya terdiri dari para outlaw (mantan pelaku criminal), yang setelah tinggal di Sydney, harus mau menerima kenyataan bahwa mereka harus berinteraksi dengan ras lain yang datang dari Jerman, Itali, Israel, bahkan keberadaan para Aborigin, penduduk asli penghuni Australia.

Bagi mereka yang mempunyai ikatan emosi dengan dunia kepelabuhanan, bila berbicara tentang Sydney harus lebih dulu diceritakan sekitar "Taman Nasional Pelabuhan Sydney" yang ditandai beberapa replika sejarah, juga menaungi berbagai pantai terpencil, pulau permai dan petak-petak padang semak asli yang jarang dijumpai di tempat lain. Yang paling menarik perhatian, tentu keberadaan "Sydney Opera House" dan "Sydney Bridge" yang mengakibatkan kota ini mendapat julukan Sydney the Beauty, si Cantik Sydney!

"Sydney Opera House" dengan kubah yang berbentuk kerang, dibangun oleh arsitek Denmark John Utzon yang menelan biaya US \$.102 juta, bukan sekedar ikon utama kota tua ini, tetapi telah mendapat pengakuan badan dunia, karena pada 28 Juni 2007 sudah mendapat pengakuan sebagai World Heritage oleh Unesco. Gedung pertunjukan terbesar dan tersibuk di dunia yang tiap tahun dikunjungi oleh 1,2 juta orang ini, berlokasi di Royal Botany Garden, kawasan pelabuhan.

Port of Sydney yang menurut ICHCA (International Containers Handling Cargo Asociation) bukan termasuk pelabuhan

besar, karena baru menempati peringkat ke-65 dengan throughput 1.768.000 TEU's/year. Padahal Tanjung Perak berada pada peringkat 58 dan Tanjung Priok di peringkat ke-24, dari Top 100 Container Ports. Namun Port of Sydney memiliki gengsi yang khas, dibanding dengan pelabuhan-pelabuhan lain di seluruh dunia.

Peninggalan Sejarah

Pelabuhan Sydney dibangun dengan konsep ramah lingkungan. Selain tetap memelihara peninggalan lama yang ada di sekitarnya, manajemen juga membangun berbagai situs yang menggambarkan "Australian Heart", yang baru bisa dirasakan bila pengunjung mengikuti jalur penjelajahan singkat, tamasya sehari atau bagian dari penjelajahan Great Coastal Walk sepanjang 100 km. Di tepi utara pelabuhan, dapat ditemukan kawasan pantai yang populer seperti Balmoral Beach, Manly dan Chowder Bay. Juga terdapat Kebun Binatang Taronga, serta bisa menikmati berenang di Pantai Chinamans yang indah, atau berjalan kaki di antara Manly dan Spit Bridge. Menjelajahi benteng dan barak kuno, lalu menikmati pemandangan spektakuler di atas perairan antara Bradleys Head dan Middle Head. Di tepi selatan pelabuhan terdapat Nielsen Park dan Parsley Bay, tempat berkumpulnya keluarga selama musim panas. Perjelajahan bisa diakhiri dengan menyantap ikan dan kentang goreng di Watsons Bay pada kawasan South Head, lalu dilanjutkan dengan menyusuri jalur penjelajahan bersejarah melintasi The Gap dan mercu suar.

Bila ingin mencari suasana yang agak lain, bisa berenang, berpiknik dan menjelajahi padang semak di sepanjang pesisir yang menakjubkan atau mengunjungi pulau-pulau di sekitar pelabuhan dengan menumpang kapal feri. Dapat pula berlayar atau berkayak, bercengkerama dengan satwa liar dan menemukan seni cadas kuno serta bangunan yang didirikan oleh para narapidana. Teluk, taman dan tanjung di dekat pelabuhan juga merupakan stadion alam bagi sejumlah perhelatan akbar di Australia, mulai dari pesta kembang api di Malam Tahun Baru hingga balap kapal yacht dari Sydney ke Hobart.

Monumen-monumen bersejarah yang berkaitan dengan tumbuhnya kota

Sydney tersebar di berbagai penjuru pelabuhan. Bisa didengar kisah tentang kehidupan penduduk asli kota ini, orang-orang Cadigal, dalam pesiar dengan pemandu suku Aborigin. Dengarkan pula kisah Dreaming dan pelajari nama serta makna Aborigin dari berbagai tengaran di Sydney. Dapat pula dilihat ukiran bebatuan dan berhenti sejenak untuk menyaksikan sambutan tradisional Aborigin dan bersantap siang ala padang semak di Pulau Clark.

Di sini dapat juga disaksikan peninggalan narapidana Australia di Pondok Cadmans yang dibangun oleh para narapidana di The Rocks dan Quarantine Station kuno di Manly, tempat para migran dulunya diproses. Atau bagi yang berminat pada alam asli, bisa bergabung dalam tamasya jalan kaki atau berkemah

satwa malam, melihat burung laut di tepi tebing dan mendengarkan nyanyian burung di pepohonan sekitar Middle Head dan North Head. Untuk keperluan penjelajahan, terdapat angkutan kapal feri reguler ke berbagai tujuan wisata di sekitar pelabuhan. Bisa juga dengan cara pesiar untuk menikmati indahnya pemandangan alam, atau naik taksi air menuju pantai pribadi.

Taman Nasional Pelabuhan Sydney juga merupakan pusat berbagai ajang lomba terpopuler di Sydney. Antara lain lomba kapal-kapal tiang tinggi (tall ship), feri kecil, yacht dan perahu berlomba di sepanjang pelabuhan pada Hari Australia atau permulaan balap kapal yacht dari Sydney ke Hobart pada Boxing Day. Semua orang di Sydney berdesak-desakan tumpuk bleg mengitari Bothany Bay

apabila dikelola dengan profesional akan menjadi sumber pendapatan.

Sayangnya, banyak peninggalan sejarah yang berlokasi di pelabuhan-pelabuhan Indonesia, dan merupakan catatan awal dari perdagangan modern maupun terjadinya migrasi leluhur dari negeri seberang, yang atas nama "modernisasi", telah banyak yang diratakan dengan tanah. Untuk ukuran masyarakat yang baru ingin memasuki ke era modernisasi, konon kalau di "pelabuhan kelas dunia" atau back up area tak terdapat gedung-gedung bertingkat dan alat-alat serba elektronik, bisa dinilai "gak patek modern". Maka sulit dimengerti, bila Jembatan Petekan di Surabaya yang merupakan salah satu saksi sejarah masa lalu kawasan pelabuhan Tanjung Perak, telah terlanjur dirobohkan.



Panorama keindahan alam Sydney

semalam di Pulau Kakaktua, yang dulunya merupakan penjara dan galangan kapal. Kini bengkel, barak narapidana, terowongan bawah tanah dan lumbung biji-bijian yang besar menjadi latar bagi berbagai acara dan pameran mutakhir. Dengan menumpang kapal feri menuju Fort Denison, dapat disaksikan tempat narapidana kelas berat ditempatkan dalam ruang terpisah selama masa-masa awal koloni. Pulau Hiu adalah tempat yang permai untuk bertamasya.

Ramah Lingkungan

Taman Nasional Pelabuhan Sydney memberikan perlindungan bagi vegetasi asli sebagai tempat bernaungnya berbagai spesies satwa dan burung. Untuk menyaksikan itu semua, dapat dilakukan dengan cara bergabung dalam wisata malam untuk berjumpa dengan

pada Malam Tahun Baru, saat salah satu kembang api paling spektakuler sedunia meletup di atas Sydney Harbour Bridge.. Acara pertunjukan kembang api yang menghabiskan biaya US \$6,9 juta, setara dengan Rp.69 miliar ini, dikemas secara tematik yang cukup artistik dan bukan untuk sekedar memeriahkan suasana dengan "asal jeger".

Ketika menikmati pesta kembang api yang berlangsung pada pergantian tahun baru, seketika muncul pencerahan: ternyata, industri pariwisata tidak hanya berarti "menjual" masa lalu, tetapi juga bisa menciptakan kreasi-kreasi baru. Sebagai contoh, lingkungan pelabuhan yang untuk persepsi orang Indonesia dinilai kumuh, tak aman dan hal-hal negatif lainnya, ternyata dapat "disulap" menjadi obyek wisata andalan. Gudang tua, gosong yang menonjol ke permukaan, kapal kandas, dll,

Dari jadwal 5 hari di Australia, dua hari telah dihabiskan di Sydney, termasuk sehari semalam menjelajahi berbagai situs di lingkungan pelabuhan. Sebelum kembali ke habitat asli di pinggir Kalimas, lebih dulu bergeser ke Melbourne untuk singgah ke perkebunan anggur di Yarra Valley yang dikenal sebagai tempat menyepi. Sebelum mengucapkan salam "see you later", muncul sapaan ramah tetapi terasa nyelekit di telinga, karena kalimat yang berbunyi "You came to Sydney, just only two days", yang bila diucapkan dalam slank lokal kata "**two day**" (dua hari) itu akan terdengar seakan diucapkan menjadi "**to die**" (untuk mati). Dengan demikian susunan kalimatnya bukannya berarti: "Anda datang ke Sydney, hanya untuk dua hari", tetapi berubah menjadi: "Anda datang ke Sydney, hanya untuk mati" Wow, no way ! (Nilam)


 Polygon Sweet Nice

BERSEPEDA, OLAHRAGA SAMBIL GENJOT PRESTASI

“ Klub balap sepeda asal Surabaya Polygon Sweet Nice tidak pernah kering prestasi dan pembinaan. Belum lama ini, tim yang berdiri sejak 1994 itu silih berganti pebalapnya dipanggil mengikuti pelatnas baik proyeksi SEA Games maupun Asian Games. ”

Terakhir adalah Herwin Jaya, Hari Fitrianto, Rastra Patria Dinawan, dan Dahlina Rosyida memperkuat tim pelatnas SEA Games XXVI/ 2011 di Jakarta dan Palembang. Hasilnya adalah medali emas perorangan nomor road race putra yang direbut Hari Fitrianto. Hari Kacong, sapaannya juga menyumbang emas nomor road race beregu putra bersama Herin dan Rastra.

Prestasi lainnya emas beregu putra nomor *Team Time Trial* (TTT) putra dan putri pada PON XVIII/ 2012 di Pekanbaru Riau. Diantara pebalap yang menyumbang emas pada PON adalah Dani Lesmana dan Hari Fitrianto di TTT putra. Untuk TTT putri Dahlina Rosyida dan Septianis menjadi tulang punggungnya.

Melihat latar belakang sejumlah nama besar yang pernah dilahirkan Polygon Sweet Nice adalah Krisyanto, Suwaji, Wawan Setyobudi, Mat Nur, Ferinanto, dan Bambang Kristanto di era 90-an. Sementara saat ini pebalap yang lahir dan dibesarkan diantaranya Hari, Herwin, Bambang Suryadi, Jimmy Pranata, Christopher Antonius, Dani Lesmana, Agung Riyanto, dan Dealton Prayogo.

Dani Lesmana adalah generasi keempat yang berhasil menembus kursi pelatnas proyeksi SEA Games XIX/ 2013. Sedangkan Agung Riyanto dan Dealton adalah pebalap muda yang baru dipoles pada 2011 silam.

Soal prestasi, tim yang ditopang perusahaan makanan dan sepeda itu tidak bisa dianggap remeh. Diantaranya juara Tour de Indonesia nomor perorangan dan beregu tahun 2000 dan 2010, sedangkan pada tahun 2011 juara beregu Tour de Indonesia.

Pada pertengahan 2000-an, kejuaraan balap sepeda di Indonesia mayoritas sudah naik *grade* 2,2. Sebelum itu, kejuaraan balap sepeda di Indonesia belum banyak yang mendaftarkan ke UCI (*Union Cycliste Internationale*). Sehingga banyak kejuaraan yang bersifat *one day race*, maupun *stage race* tapi non UCI grade dan berhasil direbutnya.



▼ Foto bersama anggota Polygon Sweet Nice

Direktur Eksekutif Polygon Sweet Nice, Harijanto Tjondrokusumo, mengaku tujuan utama berdirinya tim ini adalah melahirkan pebalap masa depan dalam usia muda. "Prioritas kami bukan mencari pebalap matang, tetapi pebalap yang muda untuk mempermudah pemolehan," katanya.

Tentu saja untuk memoles pebalap tidak semudah itu. Tidak pula melalui latihan rutinitas, tetapi perlu mengikuti rangkaian kejuaraan, baik nasional maupun internasional. Sementara kejuaraan berskala internasional di Indonesia sangat minim. Praktis hanya Tour de East Java dan Tour of Singkarak yang konsisten terselenggara. Sedangkan Tour de Indonesia timbul tenggelam.

"Kami agendakan sepuluh balapan pada tahun ini. Yang sudah pasti, Tour de Ijen, Tour de East Java, Tour Singkarak, Tour of Taiwan, Tour China, Tour of Brunnei, dan Jelajah Negeri Malaysia," urainya. Sedangkan tiga balapan lainnya masih diagendakan.

Sementara pada Tour de Ijen yang diselenggarakan akhir tahun lalu di Banyuwangi, Polygon Sweet Nice menurunkan kekuatan asingnya. Ada lima pebalap asing yang disertakan, Oscar Pujol Munoz (Spanyol), Ng Yong Li (Malaysia) dan trio Kazakhstan (Sergey Kuzmin), Ivan Sivash, dan Vadim Salamov.

Sementara pebalap mudanya, Dealton Nur Prayogo dan Agung Riyanto dipinjam Pengprov ISSI Jawa Timur yang turut berpartisipasi. Demikian juga dengan Dani Lesmana dan Jimmy Pranata turut serta dalam Pengprov ISSI Jatim.

Hasil dari Tour de Ijen lalu, Oscar Munoz menduduki ranking kedua general classification by time, dengan total 9 jam 54 menit 16 detik. Dia tertinggal 12 detik dari pemenang balapan, Choi Ki Ho (Hong Kong-China Team).

"Ini adalah hasil terbaik yang bisa kami bukukan. Terus terang, pebalap asing kami tidak maksimal di Tour de Ijen ini karena persiapan mereka minim. Sepanjang bulan Desember, musim dingin menerpa seluruh kawasan Eropa, praktis minim persiapan," ungkap bapak dua anak itu.

Mengandalkan seorang Ng Yong Li meski seorang *climber*, tanpa dukungan dari rekan-rekannya mustahil bisa dilakukan. Sementara tim lain, memaksimalkan kekuatan penuh.

Kedepan Polygon Sweet Nice serius melakukan pembenahan guna mengikuti kompetisi di tahun 2013 ini. Terus terang tahun ini kita akan mengikuti kompetisi yang jauh lebih

"Kami agendakan sepuluh balapan pada tahun ini. Yang sudah pasti, Tour de Ijen, Tour de East Java, Tour Singkarak, Tour of Taiwan, Tour China, Tour of Brunnei, dan Jelajah Negeri Malaysia," urainya.

berat dibanding musim sebelumnya. Sementara kita tetap berupaya dengan kekuatan yang ada," pungkasnya.

Bisa dimaklumi bila tiga pilar utama milik Polygon Sweet Nice kini henggang ke tim lain. Hari Fitrianto, Herwin Jaya, dan Bambang Suryadi memilih pulang kampung untuk membela Pengkot ISSI Probolinggo. Praktis kekuatan yang ada tinggal pebalap muda dan pebalap asing. (Jamrud)

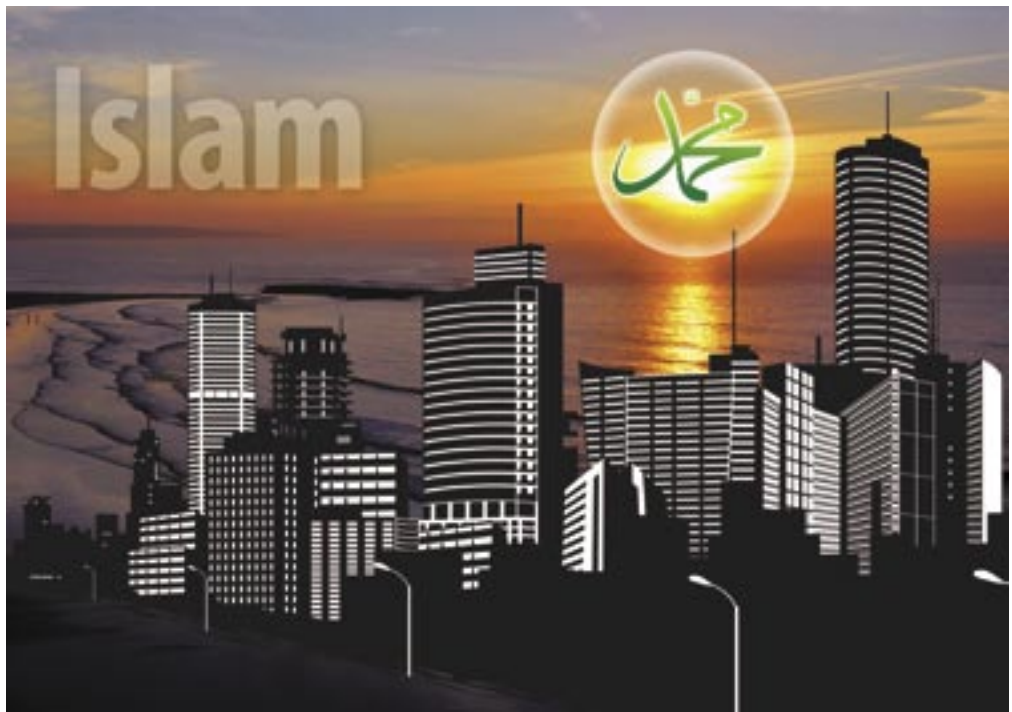


▼ Agung Riyanto

Bawa Islam ke Kantor dan Jalanan

Oleh Zainal Arifin Emka

“
 Saya setuju
 seratus persen
 pendidikan
 karakter
 itu penting!.
 Namun anak
 muda seperti
 kami ini lebih
 memerlukan
 teladan. Dan
 itu tidak kami
 temukan.”
 ”



Seorang mahasiswi mengajukan pertanyaan atau pernyataan di depan forum seminar tentang pentingnya pendidikan karakter.

“Saya setuju seratus persen pendidikan karakter itu penting!. Namun anak muda seperti kami ini lebih memerlukan teladan. Dan itu tidak kami temukan. Maka jangan salahkan kami jika berpandangan, pendidikan karakter dan nilai-nilai kebaikan yang ditanamkan di sekolah dan di kampus, hanyalah sekedar wacana. Kami merasa dibohongi. Kami hanya mendengarkan materi tentang karakter baik, kejujuran, dan patriotisme, tetapi kami gagal menemukan sosok teladan dalam kehidupan nyata!”

Ungkapan sangat terus terang itu harus diakui menemukan kebenarannya, hingga sulit membantahnya. Banyak kaum muda mengaku gagal meresapi nilai-nilai yang diberikan guru menyangkut nilai-nilai kejujuran, pengorbanan

kepada sesama, dan toleransi yang berbeda jauh dengan fakta mereka temui dalam kehidupan sehari-hari.

Itulah sebabnya kita tidak setuju kalau guru selalu disalahkan karena seolah tidak memberikan pendidikan karakter kepada muridnya. Orang lupa, pendidikan yang baik bukanlah di depan kelas, melainkan keteladanan. Contoh nyata dalam kehidupan sehari-hari. Teladan!

Di sinilah pernyataan tentang pentingnya pendidikan agama menemukan relevansinya. Kalau ajaran agama dilaksanakan dengan taat, nilai-nilai Islam mewarnai setiap tindakan, sungguh kita akan membantu terbentuknya masyarakat yang dipenuhi kebaikan. Kesalehan individu, juga kesalehan sosial akan membentuk masyarakat yang baik, menciptakan lingkungan yang aman, damai, tenteram, dan sejahtera.

Minta Berhenti

Bagaimana indahnya masyarakat yang dipenuhi kesalehan sosial, terekam dengan cermat dari peristiwa ketika Umar bin Khattab minta berhenti dari jabatannya sebagai hakim. Inilah alasan Umar kepada Abu Bakar, Kepala Negara itu.

“Sudah lama aku memegang jabatan hakim dalam pemerintahanmu ini, tetapi tidak banyak orang yang mengadukan permasalahannya kepadaku. Karena itu, sekarang aku mengajukan permohonan agar dibebaskan dari jabatan ini.”

Abu Bakar yang terkejut mendengar usulan Umar, spontan bertanya: Apakah karena beratnya tugas, ya Umar?

“Tidak, ya Khalifah. Aku sudah tidak diperlukan lagi menjadi hakimnya kaum Mukminin. Mereka semua sudah tahu haknya masing-masing sehingga tidak ada yang menuntut lebih dari haknya. Mereka juga sudah tahu kewajibannya sehingga tidak seorang pun yang merasa perlu mengurangnya. Mereka satu sama lain mencintai saudaranya seperti mencintai dirinya. Kalau salah seorang tidak hadir, mereka mencarinya,” jawabnya.

Lanjut Umar: “Kalau ada yang sakit, mereka menjenguknya; kalau ada yang tidak mampu, mereka membantunya; kalau ada yang membutuhkan pertolongan, pasti mereka segera menolong; dan kalau ada yang terkena musibah, mereka menyampaikan duka cita. Agama mereka adalah nasihat. Akhlak mereka adalah *amar makruf* dan *nahi munkar*. Karena itulah, tidak ada alasan bagi mereka untuk bertengkar.”

Ungkapan Umar ini menggambarkan bagaimana kesalehan masyarakat dalam kehidupan sosialnya. Sedemikian bagus mereka dalam berinteraksi, seakan-akan tidak ada lagi yang perlu dipermasalahkan. Masyarakat sudah memiliki kesalehan individu sekaligus kesalehan sosial. Mereka saling menjaga sehingga tercipta kehidupan harmonis.

Sangat indah bila masyarakat Muslim mampu meneladani ajara agamanya dan memahami setiap aktivitas ibadahnya. Sebab mereka menjadi jumlah terbesar bangsa Indonesia. Kita bisa membayangkan, betapa nyaman rasanya hidup di tengah masyarakat yang saling mengasihi, saling menghormati, saling menasihati, saling menjaga dalam kebaikan.

Kesalehan sosial seperti itu tentu saja dibentuk oleh pribadi pemimpin yang anggun. Pemimpin yang bisa memberi teladan, sekaligus menjadi teladan. Itulah pribadi Rasulullah Muhammad SAW.

Mewarnai Aktivitas

Dengan mengemukakan kisah itu saya ingin mengatakan, sesungguhnya kita sudah memiliki tokoh-tokoh teladan. Dan memang untuk keteladanan itulah para tokoh sekelas Umar, Abu Bakar, dan Ali serta tentu saja pribadi Nabi Muhammad diturunkan. Maka nilai-nilai agama sudah seharusnya tidak hanya

ditinggalkan di masjid, tapi dibawa serta mewarnai aktivitas di kantor-kantor bisnis dan pemerintahan, di pasar, bahkan di jalanan.

Di bawah keteladanan Rasulullah, laki-laki menemukan jati dirinya sebagai laki-laki dan pada saat yang sama perempuan mendapatkan kedudukan amat mulia. Simaklah sabda Beliau: “Tak akan memuliakan perempuan kecuali seorang lelaki mulia dan tak akan menghina perempuan kecuali seorang lelaki hina.”

Beliau selalu lebih dulu memulai salam dan menjabat tangan siapa yang menjumpainya dan tak pernah menarik tangan itu sebelum sahabat menariknya. Tak pernah menjulurkan kaki di tengah sahabatnya hingga menyempitkan ruang bagi mereka. Beliau muliakan siapa yang datang, kadang dengan membentangkan bajunya. Bahkan beliau berikan alas duduknya. Tak pernah memotong pembicaraan, kecuali sudah berlebihan. Bila seseorang mendekatinya saat beliau salat, beliau cepat selesaikan salatnya dan segera bertanya apa yang diinginkan orang itu.

Ketika masyarakat Thaif menolak dan menghinakannya, malaikat menawarkan untuk menghimpit mereka dengan bukit. Namun beliau menolak, “Kalau tidak mereka, aku berharap keturunan di sulbi mereka kelak akan menerima dakwah ini!”

Tantangan umat Islam adalah berusaha kembali meneladani perilaku Nabi Muhammad dan mengamalkan ajaran Islam. Bukan hanya ketika berada di masjid dan musala, tapi juga di kantor, di pasar, di gedung dewan, di pengadilan, di pelabuhan, bahkan di jalanan

Semua fakta itu dengan sendirinya membantah tuduhan dan prasangka buruk yang sengaja dihembuskan orang tentang Islam dan Nabi Muhammad. Tapi kita bisa memahami ketidaktahuan mereka, sebab mereka mempelajari Islam bukan dari Quran dan hadist, tapi dari media massa. Dari koran dan televisi!

Tantangan umat Islam adalah berusaha kembali meneladani perilaku Nabi Muhammad dan mengamalkan ajaran Islam. Bukan hanya ketika berada di masjid dan musala, tapi juga di kantor, di pasar, di gedung dewan, di pengadilan, di pelabuhan, bahkan di jalanan. ***

5 Tren Elektronik 2013, Phablet Mendominasi

Perkembangan ponsel super cerdas (*phablet*) diprediksi semakin seru di tahun shio ular air ini. Setelah di Tahun 2012 menjadi tahunnya ponsel cerdas (*smartphone*), kini sejumlah produsen berlomba-lomba meluncurkan gadget yang jauh lebih hebat lagi.

Ya, perlombaan dalam hal teknologi phablet akan semakin sengit, para produsen bekerja keras mengembangkan fitur-fitur baru untuk meraih minat pasar. Pada akhirnya, konsumen juga yang diuntungkan. Berikut 10 Gadget yang akan menjadi tren di tahun 2013 dikutip dari berbagai sumber.

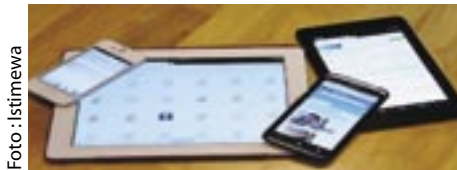


Foto: Istimewa

1. Tablet Domination

Sejak Steve Jobs sukses melansir iPad di tahun 2010 dan menjadi booming di dunia hingga sekarang tablet telah digunakan oleh lebih dari 1 miliar pengguna. Kini, tablet dari berbagai merk dengan harga yang lebih murah, fitur yang lebih dahsyat, serta berbagai teknologi yang baru telah menjamur di *smartphone* kita.

Pertumbuhan phablet di Indonesia juga diprediksi terus meningkat didukung juga oleh operator telephon yang siap dengan jaringan 4G. Dalam sebuah jajak pendapat, sebanyak 5.000 pembaca website Yahoo Indonesia lebih memilih Samsung Galaxy Note 2 ketimbang iPhone 5.

Tablet akan benar-benar menghabiskan pangsa pasar laptop dan desktop pc tahun ini dengan desain yang lebih ramping, interaktifitas dengan televisi, dan harga yang sangat kompetitif.

2. Laptop - Tablet Hybrid

Semakin tipis dan ringan akan diminati. Berbagai produsen notebook telah mengembangkan teknologinya menjadi layar sentuh dan notebook sekaligus tablet. Salah satu ciri khas tipe hybrid adalah keberadaan touch screen dan keyboard sekaligus.



Foto: Istimewa

Microsoft Windows 8 tampaknya akan menjadi pelopor lahirnya tablet hybrid dengan mengkombinasikan sistem desktop konvensional dan touch interface. Seperti Produsen personal computer (PC) Lenovo meluncurkan hybrid PC Ultrabook teranyar yakni IdeaPad Yoga 13 Ultrabook multi mode ini sudah dibekali Windows 8.

Dalam kurun waktu singkat, diprediksikan semua jenis komputer akan meniru konsep hybrid tersebut.

3. Layar/Display Fleksibel

Selain persaingan paling santer pada tingginya performa prosesor dengan konsumsi energi yang serendah mungkin, terobosan baru akan lebih dulu muncul dari teknologi display. Layar display fleksibel yang dimaksudkan merupakan sebuah perangkat display yang bisa ditekuk (*bend-able*) bahkan dilipat (*fold-able*).



Foto: Istimewa

Pada umumnya perangkat display berbahan dasar gelas/kaca, maka untuk menghadirkan fitur fleksibel produsen berlomba-lomba akan menggunakan bahan dasar plastic film. Perangkat layar display dengan bahan tersebut selain memiliki karakter fleksibel, juga memiliki karakter tipis, ringan dan tingkat resistan yang lebih tinggi.

Dari semua karakter tersebut akan menghadirkan kemungkinan jumlah aplikasi yang tak terbatas di masa depan karena didukung dengan teknologi tinggi pada proses penciptaannya.

4. OLED

Beberapa waktu yang lalu, Salah satu produsen elektronik kuat di

Korea telah menghadirkan teknologi layar Organic Light Emitting Diode (**OLED**). Teknologi OLED mampu menampilkan gambar yang benar-benar hidup dan nyata dari layar setebal beberapa milimeter saja.



Foto: Istimewa

Sementara ini, OLED baru dipasangkan pada beberapa tablet dan *smartphone* high-end. Namun, Anda akan segera bisa menikmati teknologi terbaru ini pada televisi layar besar pada 2013. Keunggulan TV OLED ini memiliki daya tarik tersendiri atas bentuknya yang lengkung, serta memberikan warna-warni cemerlang pada layarnya, kualitas tersebut terletak pada teknologi 4-color pixels WRGB.

5. HDTV

Layar Ultra HD pertama akan dirilis pada 2013. Tipe ini akan menyajikan 4 kali lipat resolusi HD, dengan gambar yang hiper-realistik dimana mampu menampilkan konten 3 dimensi. Teknologi resolusi layar yang sebelumnya disebut 4K ini akhirnya menyebut namanya sebagai Ultra High Definition, yang mana teknologi ini nantinya akan mendukung tampilan resolusi hingga 3840x2160 pixel.



Foto: Istimewa

Meski saat ini konten 3 dimensi masih sangat terbatas, namun telah hadir kamera video profesional yang mampu merekam gambar dengan resolusi Ultra HD (biasa disebut 4K). Tahun ini, kamera low-end pertama dengan kemampuan tersebut akan beredar di pasaran.

sumber: dari berbagai sumber.



Resensi Film Habibie & Ainun



Film yang berjudul **"Habibie & Ainun"** diangkat dari buku biografi yang ditulis oleh mantan Presiden ke-3 RI, Bacharuddin Jusuf Habibie (BJ Habibie). Sebagaimana kita tahu bahwa BJ Habibie memiliki cinta yang luar biasa terhadap istrinya. Kesetiaan beliau terhadap istrinya Almarhum ibu Hasri Ainun Besari (Ainun) patut untuk diteladani oleh siapapun. Film yang disutradarai oleh Faozan Rizal sudah tayang secara perdana 17 Desember 2012 kemarin, dan tayang secara resmi pada 20 Desember 2012.

Pemeran

1. Reza Rahadian
2. Bunga Citra Lestari
3. Tio Pakusadewo
4. Ratna Riantiarno
5. Mike Lucock
6. Vita Mariana

Sinopsis

Ini adalah kisah tentang apa yang terjadi bila kau menemukan belahan hatimu. Kisah tentang cinta pertama dan cinta terakhir. Kisah tentang Presiden ketiga Indonesia dan ibu negara. Kisah tentang Habibie dan Ainun.

Rudy Habibie seorang jenius ahli pesawat terbang yang punya mimpi besar: berbakti

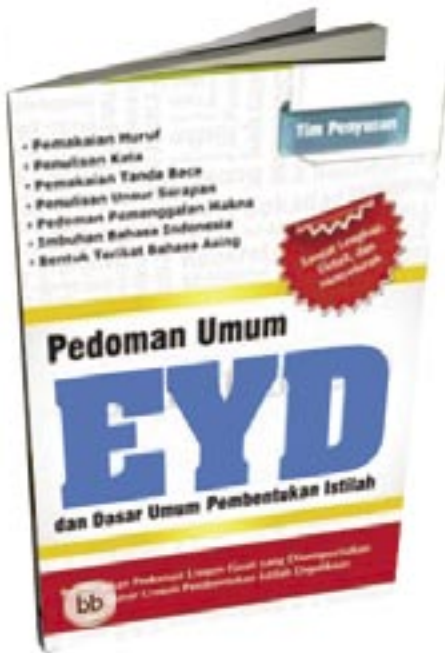
kepada bangsa Indonesia dengan membuat truk terbang untuk menyatukan Indonesia. Sedangkan Ainun adalah seorang dokter muda cerdas yang dengan jalur karir terbuka lebar untuknya.

Pada tahun 1962, dua kawan SMP ini bertemu lagi di Bandung. Habibie jatuh cinta seketika pada Ainun yang baginya semanis gula. Tapi Ainun, dia tak hanya jatuh cinta, dia iman pada visi dan mimpi Habibie. Mereka menikah dan terbang ke Jerman.

Punya mimpi tak akan pernah mudah. Habibie dan Ainun tahu itu. Cinta mereka terbangun dalam perjalanan mewujudkan mimpi. Dinginnya salju Jerman, pengorbanan, rasa sakit, kesendirian serta godaan harta dan kuasa saat mereka kembali ke Indonesia mengiringi perjalanan dua hidup menjadi satu.

Bagi Habibie, Ainun adalah segalanya. Ainun adalah mata untuk melihat hidupnya. Bagi Ainun, Habibie adalah segalanya, pengisi kasih dalam hidupnya. Namun setiap kisah mempunyai akhir, setiap mimpi mempunyai batas. Kemudian pada satu titik, dua belahan jiwa ini tersadar. (Berlian3)

Bagi Habibie, Ainun adalah segalanya. Ainun adalah mata untuk melihat hidupnya. Bagi Ainun, Habibie adalah segalanya, pengisi kasih dalam hidupnya.



Buku Pintar EYD

Judul	: Buku Pintar EYD : Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia Yang Disempurnakan
Penulis	: Inoer Hidayati
Penerbit	: Indonesia Tera
Tahun Terbit	: 2012
Halaman	: v + 242 hal

Resensi

Bagi sebagian orang, pasti tidak asing dengan istilah EYD. Yap... Ejaan Yang Disempurnakan, kita semua hampir mengenalnya ketika pelajaran Bahasa Indonesia di Sekolah Menengah Pertama (SMP). Maraknya penggunaan 'bahasa gaul' di masyarakat, membuat bahasa Indonesia semakin bergeser 'kepopulerannya'. Diakui atau tidak, sadar atau tidak, anak muda sekarang sering menggunakan 'bahasa gaul' dalam kesehariannya, sehingga membuat penguasaan bahasa Indonesia mereka berkurang.

Buku ini mampu membantu pembaca untuk lebih pintar berbahasa Indonesia dengan baik dan benar. Didedikasikan untuk semua kalangan, baik para pelajar, mahasiswa, maupun umum. Gaya penulisan yang 'to the point' beserta contoh, membuat buku ini mudah dimengerti. Sebagai contoh pada halaman 53 tentang Tanda Seru (!).

Tanda Seru (!)

Tanda seru dipakai untuk mengakhiri ungkapan atau pernyataan yang berupa seruan atau perintah yang menggambarkan kesungguhan, ketidakpercayaan, ataupun emosi yang kuat.

Misalnya:

Alangkah indahna taman laut ini!

Bersihkan kamar itu sekarang juga!

Sampai hati benar dia meninggalkan istrinya!

Merdeka!

Buku karangan Inoer Hidayati ini tidak hanya membahas tentang Pemakaian Tanda Baca, tetapi masih banyak lagi yang diulas dalam buku berukuran 19 x 13 cm ini, diantaranya adalah Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia yang Disempurnakan (meliputi Pemakaian Huruf, Penulisan Kata, Pemakaian Tanda Baca, Penulisan

Diakui atau tidak, sadar atau tidak, anak muda sekarang sering menggunakan 'bahasa gaul' dalam kesehariannya, sehingga membuat penguasaan bahasa Indonesia mereka berkurang.

Unsur Serapan), Pedoman Umum Pembentukan Istilah (meliputi Ketentuan Umum, Proses Pembentukan Istilah 79, Aspek Tata Bahasa Peristilahan, Aspek Semantik Peristilahan), Gaya Bahasa (Majas), Pantun, Karmina, Talibun, Syair, Gurindam, Seloka, Peribahasa, Kata Baku dan Tidak Baku.

Dibawah ini, peresensi akan mencontohkan satu bahasan lagi, dengan mengutip halaman 146 tentang Karmina.

Karmina adalah salah satu bentuk puisi Melayu lama. Karmina disebut juga pantun kilat karena hanya terdiri atas dua larik dan bersajak a-a. Larik pertama merupakan sampiran dan larik kedua merupakan isi. Biasanya karmina digunakan untuk menyampaikan sindiran ataupun ungkapan secara langsung, seperti mengungkapkan perasaan, memberi nasihat, selingan percakapan, dan sebagainya.

Contoh:

Sudah gaharu cendana pula,
Sudah tahu bertanya pula.

Banyak udang banyak garam,
Banyak orang, banyak ragam.

Kelebihan buku ini adalah penyusunan sesuai dengan EYD terbaru, berdasarkan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2009, sehingga layak dijadikan referensi terbaru dalam pembelajaran bahasa Indonesia. Nah, penasaran dan tertarik untuk baca lebih lanjut...??



Memperingati
MAULID NABI MUHAMMAD SAW

24 Januari 2013 - 12 Rabiul Awwal 1434 H

**Mari Meneladani Nabi Muhammad
dan mengamalkan ajaran Islam dalam
Kehidupan sehari-hari.**



**"Indonesia Berbudaya K3
Tahun 2015"**

**Budayakan K3
di Setiap Kegiatan Usaha
Menuju Masyarakat Industri
yang Selamat, Sehat,
dan Produktif.**

**"PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)
ikut menyukseskan Bulan K3 Nasional"
12 Januari - 12 Februari 2013.**

Cak Derma

